

Forsvarsbygg

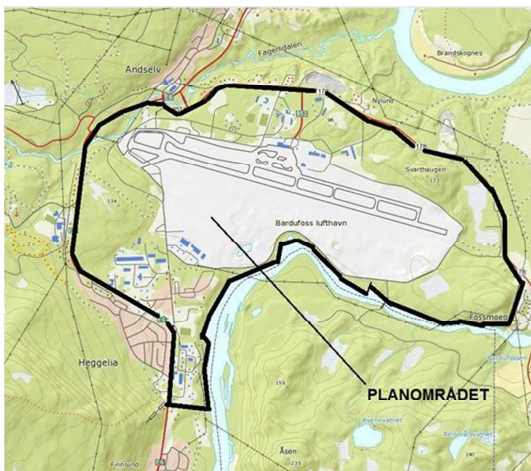


Målselv kommune

PLANBESKRIVELSE

BARDUFOSS LEIR OG FLYSTASJON OMRÅDEREGULERING MED KONSEKVENsutREDNING

Plan 1924_2011_001 – sak 2010/1458



26.04.2012

Planbestemmelser og kart oppdatert iht. kommunestyrevedtak PS 121/2012, 13.12.2012
Revisjon: Det faste utvalg for plan- og næringssaker sak 05/2014, 28.01.2014

INNHALDSFORTEGNELSE	side
<u>1. Innledning</u>	<u>3</u>
<u>2. Planprosess, medvirkning og innkomne merknader</u>	<u>5</u>
<u>3. Planstatus og rammebetingelser</u>	<u>8</u>
3.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus	8
3.2 Forholdet til andre planer	8
3.3 Tilstøtende areals reguleringsforhold	8
3.4 Forsvarspolitiske føringer og beslutninger	8
3.5 Helhetlig gjennomføringsplan fase II – HGP	8
3.6 Planprogram	9
3.7 Plangrense/-omfang	10
<u>4. Beskrivelse av dagens situasjon</u>	<u>11</u>
4.1 Bebyggelse, kulturminner/-miljø og energi	11
4.2 Landskap, biologisk mangfold og naturmangfold	13
4.3 Støy, støv og forurensning til grunn/vann	16
4.4 Vegnett, transport og trafikksikkerhet	23
4.5 Samfunnssikkerhet	23
4.6 Samfunnsforhold, friluftsliv og stedsutvikling	23
<u>5. Planforslaget</u>	<u>25</u>
<u>Beskrivelse av planforslaget</u>	
5.1 Bebyggelse/struktur, kulturminner/-miljø	25
5.2 Landskap, biologisk mangfold og naturmangfold	27
5.3 Helikopteraktivitet og støy	28
5.4 Flystøy	29
5.5 Trafikkstøy	30
5.6 Luftforurensning	31
5.7 Forurensning til grunn og vann	31
5.8 Vegnett, transport og trafikksikkerhet	31
5.9 Samfunnsforhold, stedsutvikling og friluftsliv	35
5.10 Reguleringskart	36
<u>6. Virkninger av planforslaget</u>	
<u>Event. avbøtende og kompenserende tiltak</u>	<u>38</u>
6.1 Bebyggelse, kulturminner /-miljø og energi	38
6.2 Naturlandskap, biologisk mangfold og naturmangfold	39
6.3 Luftforurensning	40
6.4 Forurensning til grunn og vann	41
6.5 Trafikkstøy	42
6.6 Fly- og helikopterstøy	44
6.7 Vegnett, transport og trafikksikkerhet	44
6.8 Samfunnssikkerhet	45
6.9 Samfunnsforhold, stedsutvikling og friluftsliv	46
<u>7. Vedlegg</u>	<u>48</u>

1. Innledning

Forsvarsbygg og Forsvaret har gjennom de siste 10 år hatt høyt fokus på arealeffektivisering. Mange av forsvarets anlegg og bygg er gamle og krever omfattende tiltak for å tilfredsstille dagens krav til areal- og energibruk, drift og vedlikehold. Samtidig er det gjennomført endringer av militære aktivitet både med hensyn til oppgaver og bemanning som påvirker bygg- og anleggsstrukturen. Med dette utgangspunktet har Forsvarsbygg Utvikling Nord (FBUN) utarbeidet en arealplan, en langsiktig utviklingsplan for Bardufoss leir og flystasjon. Utviklingsplanen, kalt Helhetlig gjennomføringsplan, HGP fase II, ivaretar den overordnede arealdisponeringen av leiren og svarer på målet om arealeffektiv militær drift.

Den Helhetlige gjennomføringsplanen er utarbeidet etter oppdrag fra Forsvarsdepartementet og refererer seg til kortsiktig understøttelse av Forsvarets omstilling 2009-2011 og til langsiktige politisk forankrede målsettinger. Forut for denne planen ligger HGP fase 1b som er en statusbeskrivelse av behov, kapasiteter og tilstand og som igjen danner grunnlaget for arealplanens valg og prioriteringer.

Helhetlig gjennomføringsplan viser disponering av arealer og ressurser på et overordnet nivå. Planen viser en fysisk løsning for en samlet kompakt leir som utgangspunkt for nye EBA-investeringer og legger til rette for trinnvis gjennomføring. En formingsveileder supplerer arealplanen, den skal i tillegg til HGP's mål om hensiktsmessig organisering av leiren, sikre at utformingen blir helhetlig på bygg- og anleggsnivå.

Områdereguleringen forankrer arealdisponeringen som er innarbeidet i helhetlig gjennomføringsplan, på et juridisk plannivå.

Arbeidet med områdeplanen for Bardufoss leir og flystasjon er igangsatt etter en samarbeidsavtale mellom Målselv kommune og Forsvarsbygg. Planarbeidet er utført av Forsvarsbygg i samråd med kommunen. Forsvarsbygg har innleid Asplan Viak AS som prosjektleder gjennom planprosessen, Norconsult AS er engasjert for utarbeidelse av planforslaget og Sintef sammen med FB Futura har gitt bidrag tilknyttet helikopteraktivitet og -støy.

Områdeplanens mål og hensikt

Bardufoss er en del av Forsvarets kraftsamling i Indre Troms og er sammen med Skjold og Setermoen, baseområde for hæren. Bardufoss skal i tillegg ivareta Luftforsvarets behov og aktivitet knyttet til oppbygging av helikopterbasen. Forsvaret driver lufthavnen som har militær og sivil trafikk.

Hensikten med reguleringsplanen er å avklare arealbruk samt ivareta forsvarets fremtidige behov for utvikling av Bardufoss leir og flystasjon. Planarbeidet skal beskrive konsekvenser som det militæret tiltaket medfører, primært for det sivile samfunnet, men også for leiren internt.

Planen er utformet med robuste rammer som kan ivareta en langsiktig og trinnvis utvikling av området. Det innebærer at den er gitt en romslighet som kan tillate mindre justeringer og endringer som erfaringsmessig følger av politiske beslutninger og bevilgninger, uten at omreguleringer vil bli påkrevd.

Eksisterende situasjon på Bardufoss

Den militære aktiviteten innenfor planområdet er i dag spredt over et stort areal rundt flyplassen, i tillegg finnes militære enheter og aktivitet utenfor leirområdet, i Heggelia leir samt innen sivilt område i Heggelia. Kjøring ut/inn av leiren skjer i dag via flere porter; gjennom hovedport i Kapellveien som har høyest trafikk og via port i nord (med vaktordning), samt ytterligere porter nordvest og -øst for flystripa etter behov.

Hovedgrep i planen

Helhetsplanen er utarbeidet med bakgrunn i forsvarets behov for å samle og effektivisere den aktiviteten som forestås i leiren. Det er et stort potensiale for kraftsamling og arealeffektivisering av leiren.

Konsentrasjonen skjer i Rusta leir og omfatter intern forflytting av administrativ aktivitet fra nordsiden av flystripa, samt flytting av hærstabens administrasjon og Heggelia leir fra utsiden og inn i leiren. I Rusta gis også helikopterbasen muligheter for ytterligere vekst. Dagens adkomst til leiren via Kapellveien videreutvikles som hovedadkomst. For å avlaste denne adkomsten, legges det opp til at tyngre kjøretøy og kolonner ved store øvelser og i spesielle situasjoner, kan benytte de eksisterende portene nord og nordøst/-vest for flystripa.

Langsiktig bruk av Heggelia leir vurderes og tenkes på sikt avhendet, men Forsvaret har fortsatt bruk for leiren så den inngår i reguleringsplanen som et militært område.

Utfyllende informasjon og underlag for planarbeidet

For mer detaljert informasjon om planområdet og plantiltaket er Helhetlig gjennomføringsplan fase II og Formingsveilederen tilgjengelig. Disse dokumentene er ikke gradert.

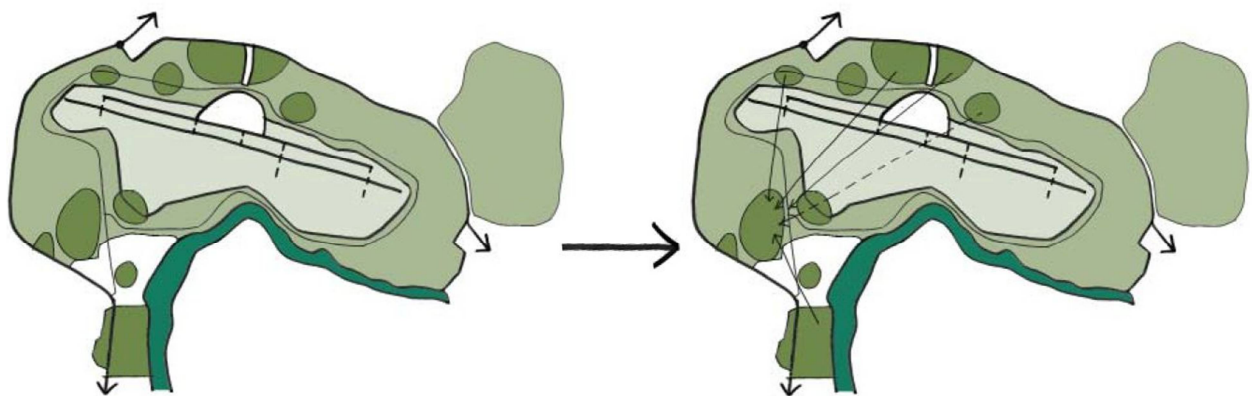
Konsekvenser av tiltaket

Forsvaret vil med konsentrasjon, oppnå økt effektivitet gjennom en tettere struktur som gjør den militære aktiviteten - utdanning, utrustning, støtte og vedlikehold mer rasjonell i tillegg vil konsentrasjon, nybygging og forbedrede tekniske anlegg gi økonomiske gevinst for driften av leiren. Leirstrukturen med omkringliggende vegetasjon skal opprettholdes, vegetasjonen i indre leir søkes bevart og forsterket parallelt med bygningsfortetting.

Det vurderes at forsvarets aktivitet og leirliv, i stor grad vil oppleves uforandret for samfunnet utenfor, foruten de endringer som følger av omlagt kjøremønster for noen enheter. Samling av aktivitet i Rusta leir, vil gi økt trafikk via eksisterende port/vakt gjennom Kapellveien, og i noe mindre grad gjennom Kapellkrysset. Som avbøtende og trafikksikkerhetstiltak til den økte trafikken, skal eksisterende kryss ved E6 omlegges og flyttes slik at myke og harde trafikanter sikres adskilte og tryggere ferdselsveger.

For Forsvaret er tiltaket med konsentrasjon i Rusta leir, av avgjørende betydning for å kunne utføre de oppdragene som er pålagt fra Forsvarets ledelse ift. aktivitet og utdanning samt driftsøkonomi.

Forenklet illustrasjon (illustrasjon fra HGP fase II)



Dagens situasjon: oppdelt og spredt aktivitet

Områdereguleringen bygger opp under fremtidig situasjon.

Fremtid: samle aktivitetene i Rusta

2. Planprosess/medvirkning/innkomne merknader

Målselv kommune er ansvarlig for planprosessen etter plan- og bygningsloven. I gjeldende kommuneplan er Bardufoss leir og flystasjon avsatt som et område som det skal utarbeides en kommunedelplan for. Etter forslag fra Fylkesmannen og Fylkeskommunen i desember 2010, besluttet kommunen i samråd med Forsvarsbygg i januar 2011 å velge områderegulering som planbegrep for å avklare den fremtidige bruken av området. Formannskapet ble orientert om planarbeidet i mai 2011. Etter avtale med Målselv kommune forestår Forsvarsbygg det praktiske planarbeidet frem til vedtak om høring og offentlig ettersyn av planforslaget.

Reguleringsplanen, omfattes av Forskrift om konsekvensutredninger §2 første ledd bokstav d og e), jfr. pkt. 1 i forskriftens vedlegg. For slike planer kreves planprogram som grunnlag for plan- og utredningsarbeidet. Forsvarsbygg Utvikling Nord (FBUN) utarbeidet forslaget til planprogram i samarbeid med kommunen. Planprogrammet er vedtatt etter høring og politisk behandling. Kommunen vil ifm. sluttvedtak vurdere om de utredningsoppgavene som er definert i programmet, er tilstrekkelig belyst.

Saksgang;

- Oppstart av planarbeidet kunngjort i midten av april 2011 med høringsfrist 16.05.2011.
- Forslag til planprogram lå til høring i perioden juli til september med høringsfrist 10.09.2011.
- Planprogrammet ble behandlet og vedtatt av Planutvalget 14.12.2011

Organisering;

Målselv kommune og Forsvarsbygg har møttes regelmessig gjennom arbeidet med planforslaget. Det er i tillegg etablert en kontaktgruppe med berørte og overordnede myndigheter/interessenter som er trukket inn i arbeidet etter behov, disse utgjør Forsvaret (Hæren og Luftvingen) ved Forsvarsbygg, Statens Vegvesen, Avinor, Fylkesmannen og Fylkeskommunen. Et 75% utkast til planforslag ble gjennomgått med kontaktgruppen 08.12.11 for innspill før videreføring og ferdigstillelse av planen. Særmøter med ovennevnte interessenter er avholdt etter behov fra oppstart.

Medvirkning;

Jfr. planprogrammet pkt. 5.3, var det opprinnelig planer om å avholde et åpent orienteringsmøte ifm. høring av planprogrammet. Med bakgrunn i innkomne merknader ved planvarsel og vurdering av nytteeffekten av et slikt møte i høringsfasen av programmet, besluttet plangruppen at det ville være mer hensiktsmessig at et slikt møte heller ble avholdt i forbindelse med offentlig ettersyn av planforslaget.

Planvarsel;

Oppstart av planarbeidet ble varselt i april 2011. Det ble oppfordret til å gi innspill til planarbeidet generelt og til aktuelle utredningstemaer. Det innkom fem merknader (disse omtales også i planprogrammet).

Innspill fra	Datert	Avsenders ref.
Statens Vegvesen Region Nord	06.05.11	2011/064090 - 002
Troms Fylkeskommune ved Kulturetaten	11.05.11	11/988 - 3
Fylkesmannen i Troms v/ avd. for areal, klima og samfunnssikkerhet	11.05.11	2011/2433 - 2
NVE, Norges Vassdrags- og energidirektorat Region Nord	18.05.11	201102508-2
Sametinget	02/16.06.11	e-post

Statens vegvesen (SVV)

- Ønsker spesielt at temaer innenfor miljø og samfunn vektlegges – herunder luftforurensing, trafiksikkerhet og fremkommelighet, kollektivtransport og gang/sykkel-veier.

Forsvarsbyggs kommentar: Temaene vil bli ivaretatt gjennom planarbeidene, jfr utredningsoppgaver omtalt i kap 4.7 og 4.8 i planprogrammet.

- Det vises til kap. 5.8 og 6.7 i planbeskrivelsen og Utredninger for Trafikk-, Trafikkestøy- og Luft.

Troms fylkeskommune

- Påpeker at forholdet til kulturminner må vektlegges og at det er behov for å kartlegge bygg og installasjoner fra "kald krig – perioden"

Forsvarsbyggs kommentar: Ingen spesielle. Temaene vil bli ivaretatt gjennom planarbeidene og i dialog med Riksantikvaren og Forsvarets egen organisasjon.

- Det vises til kap. 4.1 og 5.1 i beskrivelsen, plankart og bestemmelse § 8.8.

Fylkesmannen i Troms

- Påpeker at forslag til planprogram normalt skal sendes på høring samtidig som planoppstart varsles.

Forsvarsbyggs kommentar: I dette tilfelle ønsket Forsvarsbygg å bruke varslingsperioden til å innhente innspill til planprogrammet.

NVE Region nord

- Påpeker at event. inngrep i kantsonen og vannstrengen til Barduelva må beskrives, slik at event. saksbehandling etter vannressursloven kan bli vurdert.
- Området er ut fra NVEs kjennskap ikke utsatt for flom, erosjon eller skredfare, men det er viktig å foreta vurderinger iht. NVEs retningslinje 2/2011.
- Det er viktig å ta hensyn til Bardufoss kraftanlegg med tilhørende overføringsledninger.

Forsvarsbyggs kommentar: Planforslaget antas ikke å berøre vassdraget eller strandsonen direkte.

Områdestabilitet vil bli vurdert.

- Det vises til kap. 5.7, 6.4 og 6.8, ROS-utredning, plankart og bestemmelser §§ 5.1 og 8.5.

Sametinget

- Vurderer at det ikke finnes samiske kulturminner innenfor planområdet og ser ikke behov for befarung.

Forsvarsbyggs kommentar: Tas til orientering.

Høring av planprogrammet;

Planprogrammet datert 05.07.2011, ble etter behandling av Det faste utvalget for plansaker 13.07.11, lagt ut til offentlig ettersyn jfr. sak 15/2011 med merknadsfrist 10.09.11. Det innkom 5 merknader.

Kommentarer og behandling av merknadene kan også leses i planprogrammet.

Uttalelse fra	Datert	Avsenders ref.
Mattilsynet, distriktskontoret Midt - Troms	04.08.11	2011/153656
Reindriftsforvaltningen Troms	11.08.11	2011/2339/15958/2011
Fylkesmannen i Troms, v/ avd. for areal, klima samfunnssikkerhet	06.09.11	2011/2433 - 5
FFO Målselv (vedtak i styremøte 15.08.11)	-	-
Heggelia og Omegn Grendelag	08.09.11	-

Mattilsynet

- Mattilsynet viser til at Andsvatnet er drikkevannskilde for rundt 7000 personer. Tilsynet mener at faren for forurensning er liten, men ber om at faren for forurensning av kilden blir vurdert. Som utredningstema er dette ikke omtalt.

Forsvarsbyggs kommentar: Planprogrammets pkt 4.7.2 suppleres med ovenstående fakta.

- Det vises til kap.5.7, 6.4 og 6.8 samt ROS-utredning.

Reindriftsforvaltningen Troms

- Forvaltningen har oversendt varselet videre til reinbeitedistriktet med anmodning om event. merknader. Slike er ikke mottatt.

Forsvarsbyggs kommentar: Fraværet av merknader fra reinbeitedistriktet antas å bekrefte at reindrift ikke er et aktuelt tema i planarbeidet.

Fylkesmannen i Troms

- Fylkesmannen anmoder om at Heggelia og Sundlia leir tas med i planprogrammet, for derved å få til helhetlige løsninger. Påpeker også behovet for samordning av fremtidig og eldre leirstruktur i pågående prosess i kommuneplanens arealdel.
- Fylkesmannen påpeker kravene i naturmangfoldloven vedr dokumentasjon, hensyntagen, samlet belastning mm.

Forsvarsbyggs kommentar: Sundlia leir anses ikke relevant å ta med i planen, dels pga avstand til Rusta og dels pga uavklarte forutsetninger og fremtidig bruk. Spørsmålet bør heller vurderes i kommuneplanens arealdel. Momentene vedrørende naturmangfoldloven tas til etterretning.

- Det vises til kap. 5.2 og 6.2 i planbeskrivelsen for naturmangfold.

Funksjonshemmedes Fellesorganisasjon, FFO Målselv

- FFO Målselv ber kommunen ta initiativ overfor Forsvaret for å få frigitt elvebredden mot Barduelva på nedsiden av Heggelia leir, med sikte på å få opparbeidet en sti som også kan være tilgjengelig for rullestolbrukere. Kartvedlegg viser sti i området fra Vilje i nord til og med Heggelia leir i sør.

Forsvarsbyggs kommentar: Muligheten for en slik sti vurderes i planarbeidet.

- Det vises til kap. 5.9 og 6.9 i beskrivelsen, plankartet og bestemmelse § 7.6.

Heggelia og Omegn Grendelag

- Grendelaget påpeker, med utgangspunkt i at mange av forsvarets funksjoner blir konsentrert til området i og i tilknytning til Rusta leir, at Kapellveien vil få betydelig økt trafikk. Både støybelastningen og trafiksikkerhetssituasjonen forventes forverret. Som tiltak påpekes krav om at Forsvarets tunge kjøretøy pålegges å bruke alternativ utkjørsel, - som skissert i planprogrammet, og utbedringer av krysset mellom Kapellveien og E6 som bedrer trafiksikkerheten.

Forsvarsbyggs kommentar: Uttalelsen bekrefter kjente problemstillinger som vil bli vurdert i planforslaget.

- Det vises til planbeskrivelsen kap. 5.5, 5.8, 5.6, 5.6. og 6.7 samt utredningene for Trafikk, Trafikkstøy, Luftforurensning og ROS.

3. Planstatus og rammebetingelser

3.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

Planområdet er iht. kommuneplanen et område som det skal utarbeides en kommunedelplan for. Områderegulering utarbeides for å forankre rammene for fysiske utvikling av Bardufoss leir og flystasjon.

3.2 Forholdet til andre planer;

Eksisterende vedtatt planer kan gi føringer for arealbruken i leiren og må/er hensyntatt;

- Fleirbruksplan for Bardu- og Målselv-vassdraget frå 1994/95
- Forvaltningsplan for Bardu-/Målselvvassdraget – Malangen. (godkjent 11.6.2010)
- Energi- og klimaplan for Målselv kommune 2010-2014
- Lufthavnplan v/ Avinor. (Oppdatering av lufthavnplanen pågår ved FB Stab på bestilling fra Luftfartsinspektoretatet/LOI og er under arbeid, planlegges ferdigstilt høsten 2012).
- Målselv kommunes krisehåndteringsplan fra 1998, sist revidert 2008. Hovedrullering av planen pågår og er forventet ferdigstilt i 2012.

3.3 Tilstøtende areal er regulert i følgende reguleringsplaner

- Heggelia - Bardu grense, planid 19240031, 27.04.1989, revisjoner 2000 og -03
- Adkomst Heggelia /Rusta leir, planid 19210040, 29.04.1999
- Heggelia, planid 19240043, 17.02.1977, revisjoner 1982 - 1999
- Rustadhøgda, planid 19240025, 22.10.1998, revisjoner 1999 og 2005
- Ringstad og Vilje, planid. 192400058, 18.06.2009,
- E6 Andselv og tilstøtende veger, planid 19240044, 25.05.1996

3.4 Forsvarspolitiske føringer og beslutninger

Tiltaket er i samsvar med Stortingets føringer i Iverksettelsesbrev for forsvarsektoren (2009-2012) vedtatt 2008, både ift. kortsiktige understøttelse til Forsvarets omstilling 2009 - 2011 og til langsiktige politisk forankrede målsettinger om rasjonelle og fremtidsrettede investeringer i bygninger og infrastruktur.

Forsvarsjefens nye militærfaglig råd ble overlevert til Stortinget i november 2011 og skal behandles av Stortinget våren 2012. De oppdaterte militærfaglige rådene bygger i all hovedsak på den målstrukturen og budsjettnivået som er lagt til grunn i gjeldende langtidsplan og vil slik de fremstår i dag ikke påvirke reguleringsplanen for Bardufoss leir og flystasjon. Rådet gir anbefalinger som samsvarer med de endringer som følger av tiltakene som planlegges i leiren; kvalitetsforbedringer innenfor landforsvaret og kostnadseffektiv drift gjennom fornying og forbedring av hele Forsvaret og dagens aktivitet på Bardufoss planlegges ellers videreført og utviklet. En eventuell endring av flyplassdrifter får ikke betydning i her.

3.5 Helhetlig gjennomføringsplan (HGP) for Bardufoss leir og flystasjon

Forsvarsbygg har utarbeidet en arealplan, en langsiktig utviklingsplan, som ivaretar den overordnede arealdisponeringen av leiren. Den helhetlige gjennomføringsplanen (HGP) er grunnlaget for områdereguleringen. HGP er utarbeidet for FB av LPO Arkitekter og er basert på ugradert materiale, utkast pr 12.2011 foreligger. Prosjektleder og prosjektansvarlig for planen er FBUN. Militær ledelse og brukere har inngått i styrings- og prosjektgruppen sammen med et arkitekturråd. Prinsippene i HGP viderefører løsninger og organisering som er fremkommet gjennom forutgående arkitektkonkurranse og helhetsplanarbeid.

Oppdraget med utarbeidelse av den helhetlige gjennomføringsplanen, understøtter og er forankret i både korte- og langsiktige mål for forsvarets aktivitet på Bardufoss. HGP legger premissene for et sentralt leirområde som kan ivareta rasjonelle og fremtidsrettede investeringer i bygninger og strukturer.

Områdeplanen følger de overordnede føringene gitt i HGP og skal gi rom for en trinnvis utvikling av Bardufoss leir og flystasjon. Med bakgrunn i fremtidige budsjetter og politiske beslutninger må det forventes at tiltak i HGP'en vil bli gjenstand for mindre interne justeringer og endringer, disse skal kunne tas innenfor rammene i områdeplanen, uten ytterligere eller etterfølgende omregulering.

3.6 Planprogrammet

Utredningsbehovet for områdereguleringen av Bardufoss leir og flystasjon er generelt knyttet til de arealbruksendringene og ny utbygging som har utløst behovet for plan. Endringene omfatter i hovedsak;

- flytting av aktivitet som i dag er spredt i hele leirområdet til Rusta-området som skal fortettes
- nyetablering/-bygging i fortetningsområdet
- vegendringer og tilknytninger til sivilt vegnett i forbindelse med ut-/innkjøring til leiren

Øvingsområdene innenfor leiren planlegges videreført i eksisterende form og lokalisering.

Utredningsoppgavene er iht. planprogrammet begrenset til det som er nødvendig for:

- 1) å finne gode løsninger for ny leir og andre byggeformål for Forsvarets virksomhet i området, og
- 2) å gi dekkende beskrivelse av konsekvenser av tiltakene

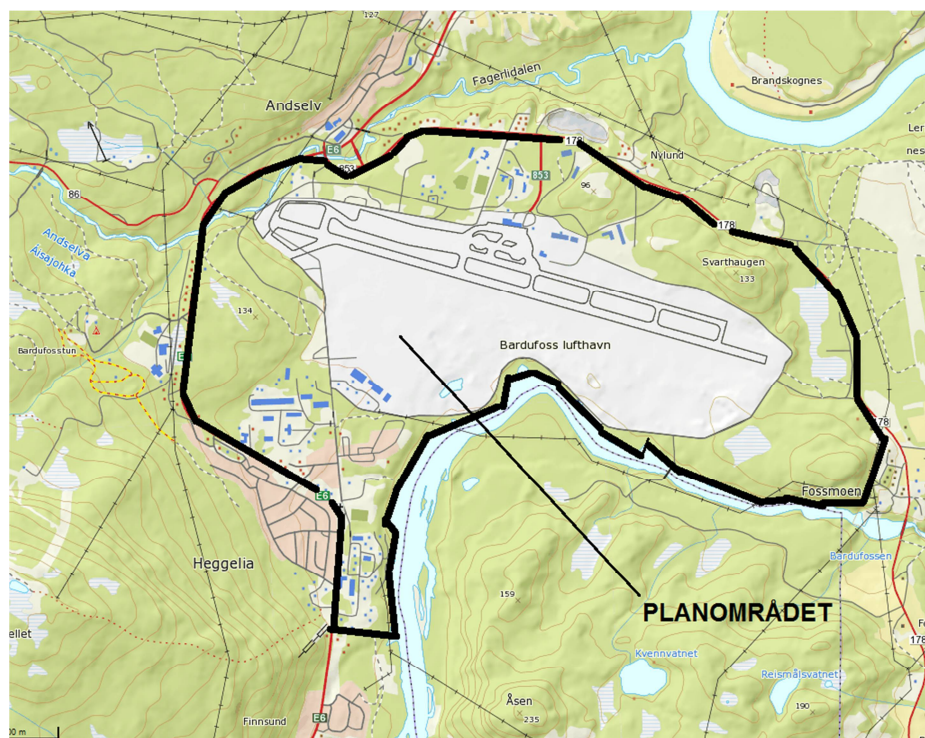
Iht. vedtatt planprogram skal følgende temaer omtales og vurderes;

- Naturlandskap og biologisk mangfold
- Kulturminner/-miljø og energi
- Støy og luftforurensning
- Utslipp til vann og grunn
- Vegnett, transport og trafiksikkerhet
- Samfunnssikkerhet
- Samfunnsforhold, friluftsliv og stedsutvikling

Det er i prosessen vurdert og avklart mellom Målselv kommune og Forsvarsbygg, at forhold eller tiltak tilknyttet trafikk, samfunnssikkerhet og forurensning/utslipp omfatter de største endringene og at det er disse som gir de største eller endrede, konsekvenser for omgivelsene. Disse temaene er vurdert særskilt.

Følgende temaer er besluttet ikke relevante for utredning eller omtale i områdereguleringen; reindrift, samiske kulturminner, landbruk og kommunal økonomi og sysselsetting.

3.7 Plangrense/ - planomfang



Planområdet omfatter i utgangspunktet Bardufoss militære område, et stort sammenhengende område omkring Bardufoss flyplass. Planen medtar alt areal innenfor militært område inklusiv sivil adkomstveg for flyplassen. I tillegg inngår planen for Vilje – Ringstad. Boligområdet i Ole A. Rustensvei, er etter ønske fra Målselv kommune inntatt i planen for å regulere kjøre- og gangveger i samsvar med faktisk opparbeidelse og ønsket fremtidig bruk.

Planen er iht. pkt 4.8 i planprogrammet, utvidet til også å medta de deler av E6 som berøres av tiltaket, dette omfatter Kapellkrysset og avkjøringen fra befalsområdet til E6. Planområdet avgrenses av Rv 853 og 178 i nord og nordøst, E6 i vest, Barduelva i øst og inkluderer Heggelia leir i sør.

4. Beskrivelse av dagens situasjon

4.1 BEBYGGELSE, KULTURMINNER/-MILJØ OG ENERGI

Bebyggelsen i leiren ligger nord og sør for banenettet. Planområdet inneholder rene militære bygninger og anlegg og bygninger knyttet til lufthavnvirksomhet. Bygninger i terminalområdet er i militær og/eller sivil bruk og eie. Sør i planområdet finnes sivil og militær boligbebyggelse, et kapell og et flerbrukshus (Istindportalen) hvor de to siste benyttes kombinert til både militær og sivil aktivitet. Generelt er bebyggelsens høyde på en til tre etasjer.

Det militære inngjerdede området er ca 5700 daa stort, samlet militærbebyggelse utgjør ca 300.000m².

Flyplassens landingsbane er øst-vest orientert. Flystasjonen, luftvernleiren, flyterminal med flyskole og brannstasjon, tidl. panserleir, administrasjon for 139. luftving og Clock Work er lokalisert på nordsiden av rullebanen. Rusta leir, støtte- og vedlikeholdsfasiliteter, helikopterbasen, sheltere og lagre ligger på sørsiden av banene. Heggelia leir ligger utenfor hovedleiren, med egen adkomst og vakt.

Flystasjonen ble åpnet i 1938 og er Norges eldste operative flystasjon. Store deler av de eksisterende militære byggene og anleggene, er etablert etter annen verdenskrig på 50/60-tallet og frem til i dag. Siden år 2000, har utbygging av EBA for Forsvaret, vært konsentrert i og omkring Rusta leir.

Dagens situasjon er kjennetegnet av en fragmentert og spredt struktur, med tre leire (Flystasjonen, Rusta og Heggelia), store avstander og dårlig utnyttelse av kapasiteten i bygningsmassen på grunn av endret bruk og uhensiktsmessig beliggenhet. I tillegg har bygningene varierende tilstand og til dels stort behov for fornyelse mtp. effektiv utnyttelse, energibruk og driftsøkonomi.

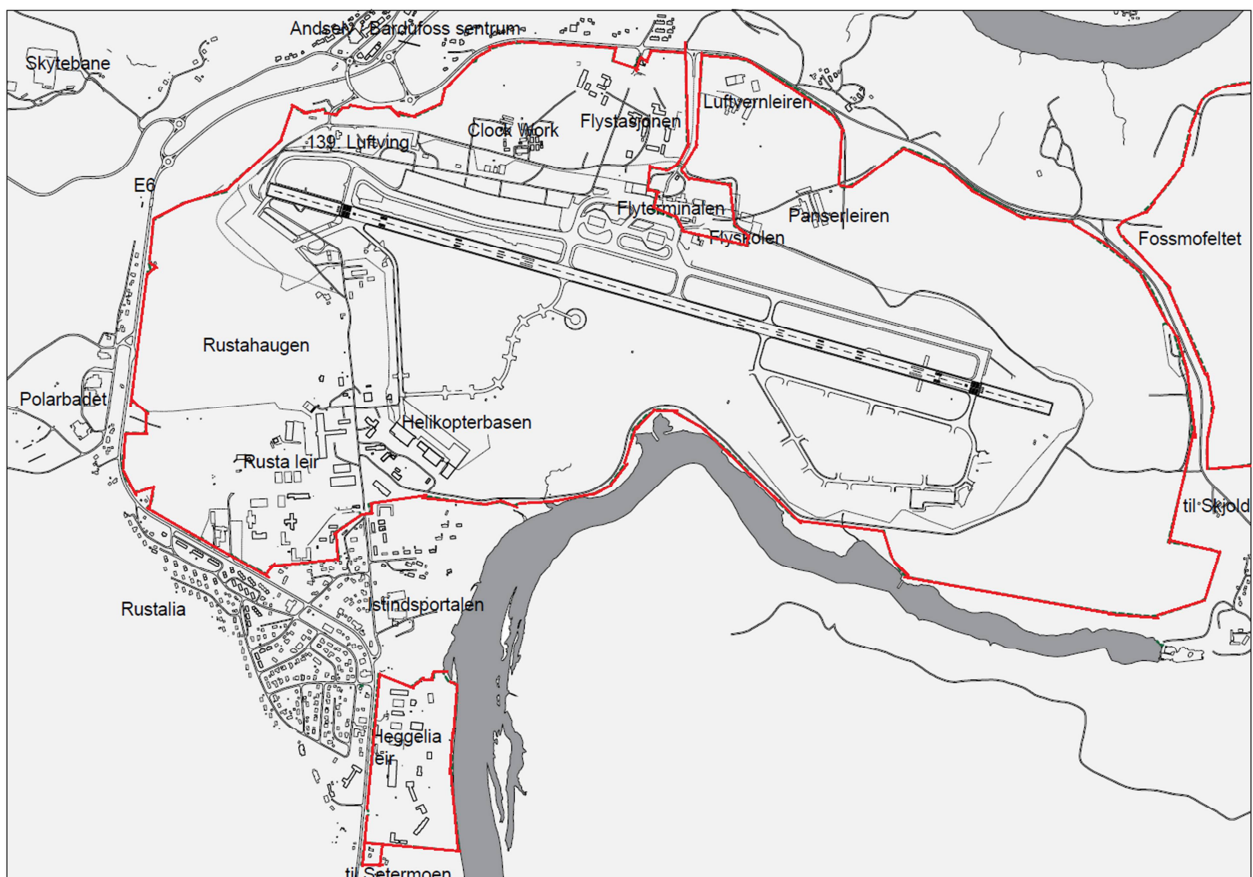


Fig. fra HGP fase II, dagens situasjon, rød linje viser avgrensning av militært område.

Rusta leir

Dagens hovedadkomst med hovedvakt, er via Kapellveien ved Rusta leir i sør. Rusta er sonedelt med vakt, kaserner, kjøkken/messe, sykestue lengst i sør undervisnings-, administrasjons- og kontorbygg ligger nord for disse og verksteder lengst nord.

Bygningene er ført opp mellom 1950 og 1980 og har ulike arkitektoniske uttrykk. Leiren fremstår med udefinerte uterom uten klare avgrensinger mellom arealer for fotgjengere og kjørende.

Helikopterbasen

Nordøst for Rusta-området ligger helikopterbasen som er under oppbygging. Området har variert bygningsmasse med store haller, verksteder og hangarer samt kontorer knyttet til helikoptervirksomhet. Dagens ledelsesbygg er gammelt og underdimensjonert ift. planlagt aktivitetsoppbygging. Helikopterparkering og taksebaner ligger nord for bygningene og er knyttet til det øvrige banenettet på lufthavnen på sørsiden av hovedlandingsbanen.

Flyplassen og nærøvingsområdene

I terminalområdet ligger terminalbygg og kontrolltårn, sivil flyskole, brann- / rednings- og plasstjeneste (BRP), hangarer for vedlikehold og reparasjon, en del av Bardufoss videregående skole, lager og godsterminal og flyklubb. BRP og flyklubb ligger i dag ute på takse-/parkeringsarealet og planlegges flyttet. Parkeringsplasser for passasjerer og personell i terminalområdet ligger på nordsiden av bygningene og knyttes via adkomstveien til fylkesvei 583.

Det militære området rundt flyplassen utgjør en buffer delvis beplantet og bebygd i vest, nord og øst mot det sivile samfunnet og skjærer den militære virksomheten for innsyn og ivaretar en avstand til flyplassen som er gunstig støymessig. I nordvest ligger «Clock Work» et mindre eldre leirareal som brukes til alliert trening. Flystasjonen består av eldre kontor og forlegningsbygg. I luftvernleiren vest for adkomstvegen til terminalområdet, er militærpolitikompagniet etablert. De skogkledde områdene øst, vest og sørøst for flystripa benyttes til nærøving og tjener i tillegg som buffersone rundt leiren. Etter at luftvernet ble lagt ned, har det ikke foregått øvelsesaktivitet i terrenget inne på flystasjonsområdet og det er ikke aktuelt med motorisert ferdsel utenfor veg.

Heggelia leir

Leiren er bebygget med kaserner, lagerhaller, og andre militære bygg og anlegg av varierende alder og varierende utforming. De er oppført etter annen verdenskrig på 50/60-tallet og frem til i dag.

Utenfor militære leirområder

Administrasjonen – hærstaben med generalinspektøren og staben for brigade nord er i dag etablert i militært område, i kontorbygg vest for E6 vis-a-vis Heggelia leir. Bygningene er her tilsvarende som i Heggelia og Rusta, av ulik alder og standard og har mangler ift. hensiktsmessig bruk og rasjonell drift.

Mellom Rusta og Heggelia langs Kapellveien, ved Kapellkrysset og langs E6, finnes et mindre lokalsenter med nærbutikker og næringsbebyggelse mot veiene, boligbebyggelse og kapell. Bebyggelsen er i hovedsak to etasjer og den har forskjellig karakter. Vilje boligfelt for forsvarets personell, Istindportalen og idrettsanlegg ligger på østsiden av Kapellvegen. Istindportalen er et moderne bygg og et viktig lokalt velferdstilbud med kino, bibliotek, kulturskole og idrettshall. Det ble etablert som et samarbeidsprosjekt mellom kommunen og Forsvaret i 2005.

Bebyggelsen innenfor boligfeltet Vilje, har de siste år delvis gjennomgått en fornyelse ved at nedslitte rekkehus er revet og erstattet av nye blokker på tre etasjer. Boligområdet ble omregulert i 2009 for å utvide byggeområdet for boliger og øke utnyttelsesgraden. Boligbebyggelsen vest for Kapellveien er sivil, området ble regulert i 1977 og bebygges fremdeles.

Heggelia kapell bygd i 1961 av Forsvaret, har en utforming som preges av både klassisk og mer moderne byggeskikk, med en symmetrisk fasade, enkle linjer og nesten ingen dekorative elementer.

Kulturminner / -kulturmiljø

Et vernet rakettlager fra andre kvartal av 1900 er innlagt i plankartet. Forskriftsvernet av Riksantikvaren.

Registrerte verneverdige bygg i verneklasse 1 omtales i HGP, de er alle tilknyttet en samling av ammunisjonslagre og er ikke markert i plankartet. Dette gjelder også bygg og installasjoner fra "Kald krig perioden. Riksantikvaren er kjent med at graderte og verneverdige installasjoner ble registrert og aksepterer at ytterligere opplysninger ikke vil gis i planforslaget fordi informasjonen er unntatt offentlighet.

Kulturetaten i Troms har gitt merknader angående bevaringsverdig miljø eller anlegg som blir ivarettatt. Riksantikvaren bekrefter at de anser registreringsplikten for oppfylt med henvisning til Landsverneplanen.

Energi

I Rustad/Heggelia er de fleste tunge og energikrevende bygg slik som kaserner, undervisningsbygg, verksteder og hangarer, tilknyttet fjernvarmeanlegg. På nordsiden av flystripa er det mange småanlegg som benytter spillolje. Det er ikke systematisk etterisolert bygg for å spare energi, men tiltak blir gjort løpende i forbindelse med rehabilitering. Det er installert målere for å registrere energibruk i all bygg.

4.2 NATURLANDSKAP/ BIOLOGISK MANGFOLD/NATURMANGFOLDLOVEN

Rusta leir er relativt godt skjermet for omkringliggende sivil bebyggelse fordi leiren på flere sider omgis av skogkledde områder. Leiren ligger på en flate med høyereliggende grønne åser og felt rundt i alle retninger, i øst og i sør utgjør trærne en buffersone mot Barduelva.

Bardufoss/Andselv senter og leirområdet ligger i dalbunnen i et større landskapsrom omgitt av fjellpartier. Fjellenes silhuett gir identitet til stedet og er et viktig orienteringspunkt. Leirområdet består av relativt store skogområder med furu og bjørk, som omkranser de bebygde delene. Det er gjort registreringer av trær og undervegetasjon i Rusta-området ifm forutgående planarbeid – de store furutrærne blir vurdert som en viktig og verdifull ressurs i leiren – og som søkes bevart og forsterket. Det finnes også større partier med sammenhengende bjørkeskog og en del blandingskog.

Landskapet rundt Bardufoss rammes inn av Istindmassivet i sør, Andsfjellet i nord, Mauken i nordøst, Alappen i sørøst og Hjerttinden i sørvest. De høgaltpine tindene i sør er gode eksempler på «landskapsregion Høggfjellet i Nordland og Troms». Andsfjellet og Mauken inngår i «landskapsregion Indre bygder i Troms» som større åsdrag eller fjell. Større og mindre åser, flate dalfyllinger og elvesletter definerer denne landskapsregionen. Store høgdeforskjeller gir stor spennvidde i løsmasser. Terrassekanter og raviner, samt landskap formet av elven som følge av topografiske hindre, karakteriserer landskapet.

Det finnes betydelige områder med furuskog i området. Lenger øst finnes urskogforekomster, som er verna som nasjonalpark (Dividalen). Her er furuskogen i vesentlig grad blandet med eller dominert av bjørkeskog, særlig i mer fuktige områder. Sammenhengende skog brytes stedvis opp av myr, som det finnes overalt. Jordbruk utgjør en ubetydelig del av arealet i influensområdet. Av bebyggelse, finnes her egne hustyper importert av bureisere fra Østerdalen og Gudbrandsdalen på 1800-tallet. Ellers preger forsvarrets arealbruk og flyplassen området og terrenget rundt Bardufoss, området er gjennom mange tiårs bruk benyttet til militær aktivitet og stedvis hard bruk og er tungt bearbeidet.

Bardufoss flystasjon ligger på en opprinnelig furumo som presser Barduelva østover før den renner over en terskel som danner Bardufossen der den meandrerer nedenfor fossen og munner ut i Målselva.

Landskapsanalyse

Til grunn for verdisettingen av landskapet i planområdet, er det gjennomført en forenklet landskapsanalyse. Denne bygger på Riksantikvaren og Direktoratet for naturforvaltning sin framgangsmåte for vurdering av landskapskarakter og landskapsverdi. Landskapet i planområdet deles inn i delområder, beskrives og vurderes innenfor seks følgende hovedtema; Landformer og vann, vegetasjonsdekke og vegetasjonsstruktur, arealbruk og bebyggelse, kulturhistorien i landskapet, kulturelle referanser og romlige/estetiske forhold.

Leirens byggeområder domineres av bygg og åpne plasser og veger. Andre områder som elvebredden, Barduhaugen/Bjørnåsen og Svarthaugen framstår med en høyre visuell verdi fordi de består av sammenhengende vegetasjon, terrengformer og forankring i det opprinnelige landskapet.

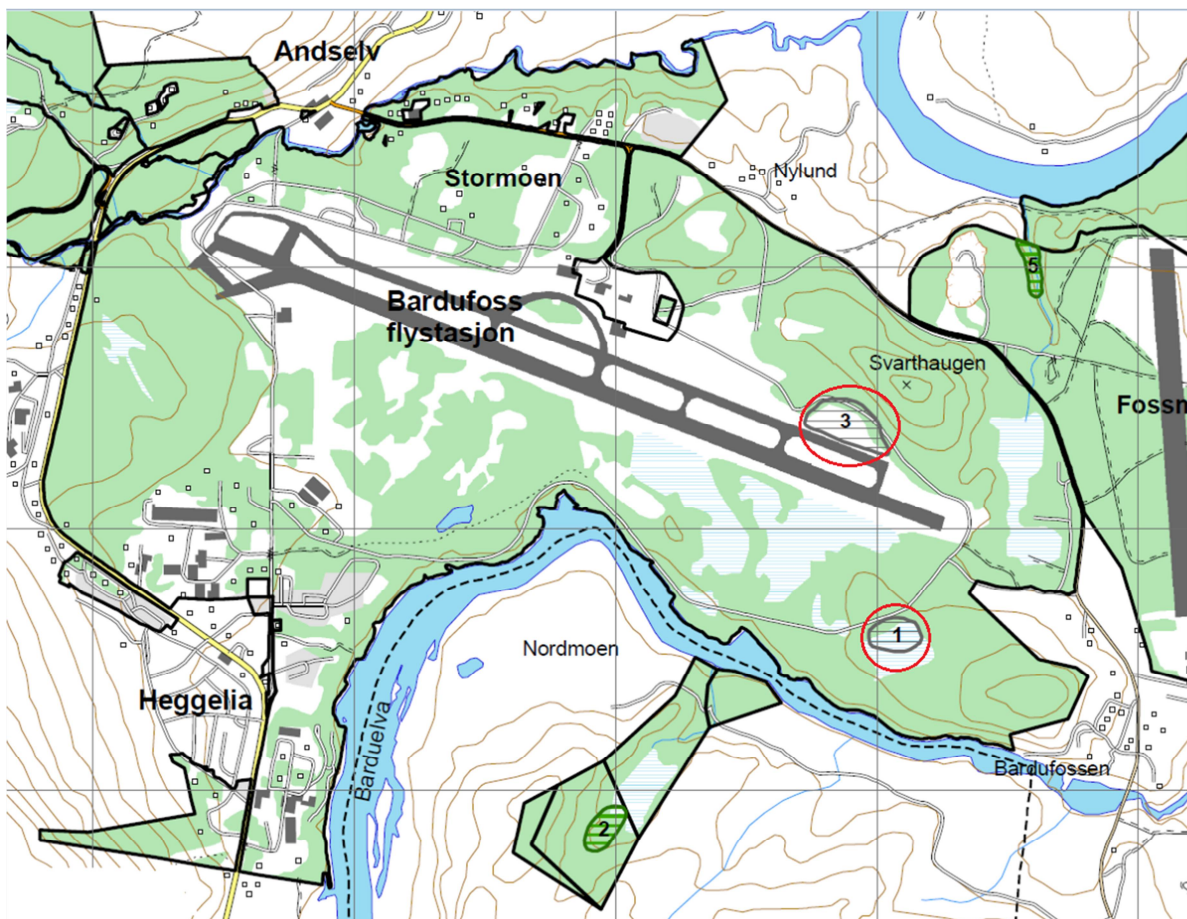
Det overordnede landskapet i Bardufoss fremstår som verdifullt. Flyplassen og militærleiren har isolert sett redusert landskapsverdi på grunn av inngrep og militær aktivitet som har påvirket landskapet over tid. Leirens større skogkledde områder, grønne drag og enkelttrær demper bygningsmessige inngrep og store åpne flater og har slik positiv betydning for trivsel.

Forutgående planarbeid og grunnlaget for reguleringen, helhetlig gjennomføringsplan/HGP, viser til dette og påpeker både betydningen av å ta vare på samt videreutvikle de landskapselementene som allerede finnes i leiren - innenfor planområdet.

Biologisk mangfold og naturmangfoldloven

Forsvarsbygg fikk utarbeidet en biologisk mangfoldrapport i 2005, BM rapport nr. 66-2004. Temaer som er kartlagt er naturtyper, ferskvannslokaliteter, viltområder og rødlistearter. Disse temaene er vurdert samlet ved en sammenveiling slik at de viktigste områdene for biologisk mangfold er identifisert.

Basert på feltarbeid og gjennomgang av eksisterende dokumentasjon, ble det identifisert og beskrevet fem naturtypelokaliteter på Bardufoss flystasjon. Det er ikke registrert ferskvannslokaliteter eller prioriterte viltområder som oppfyller kravene i DN-håndbøkene og ingen viltlokaliteter. Én rødlisteart er registrert – mosen borksigd som vokser på dødt trevirke. To lokaliteter ble vurdert som viktig (B) for biologisk mangfold og tre lokaliteter som lokalt viktig (C).



Kartutsnitt fra Biologisk mangfoldrapporten, **område 1 og 3** er lokalt viktige områder innenfor planområdet.

Florafunnene er overveiende «trivielle» og typiske arter for regionen. Skogsmiljøene hadde stort sett bare vanlige arter. Naturtypene på Bardufoss gir ikke grunnlag for noen artsrik eller spesielt fauna. Det er få og små våtmarksmiljøer. Fraværet av gammel skog og en begrenset løvandel i skogen, gjør i tillegg at det heller ikke kan forventes så mange interessante skogsarter.

Lokalitet 1 – Barduhaugen

Lokaliteten er kartlagt som naturtypen rikmyr da den har flekker med tydelig rikere preg.



Lokalitet 3 - Svarthaugen SØ

Rikmyr med forekomst av en rekke rikmyrsarter. Fare for gradvis uttørking.



Det framgår i rapporten hvilke aktiviteter som bør unngås, eventuelt i hvilke perioder og i hvilket omfang;

Forvaltningsråd	1 Barduhaugen	3 Svarthaugen
Fysiske inngrep, som nedbygging av areal	Ikke tillatt	Ikke tillatt
Grøfting og drenering	Ikke tillatt	Ikke tillatt
Kjøring med beltegående kjøretøy	Ikke tillatt	Ikke tillatt
Kjøring med hjulgående kjøretøy	Ikke tillatt	Ikke tillatt
Bivuakkering og soldater til fots (over lags størrelse)	Ikke tillatt	Ikke tillatt

Restriksjonsrådene for å ta vare på det biologiske mangfoldet i tråd med Forsvaret sine egne målsettinger i "Forsvarets sektorhandlingsplan for biologisk mangfold" (kap. 5 i St.meld. nr 42 (2000-2001) og "Forsvarets handlingsplan for miljøvern" (Forsvarsdepartementet 2002).

Det er produsert analoge og digitale temakart for naturtyper og rødlistearter. Rødlistekart er unntatt offentlighet. Basert på temakartene er det utarbeidet et kart for biologisk mangfold (statuskart). Forvaltningsrådene er presentert både i rapporten og på statuskartet. Rådene er kun førende for forsvarets aktiviteter der Forsvaret har forvaltningsansvar.

Alle opplysninger om naturtyper og rødlistearter er lagt inn i databaseverktøyet Natur 2000. Digitale kartverk finnes i Forsvarets informasjonssystem for eiendom, bygg og anlegg (FIS/EBA) og FMGT's kart og katalogtjenester (FIS/BASIS).

Etter at luftvernet ble lagt ned, har det foregått minimalt med øvelsesaktivitet i terrenget inne på området og motorisert ferdsel utenfor veg er ikke tillatt. Det foregår i dag parkmessig stell av området, i første rekke rydding av skog langs veger, omkring installasjoner og langs siktlinjer for tårnet.

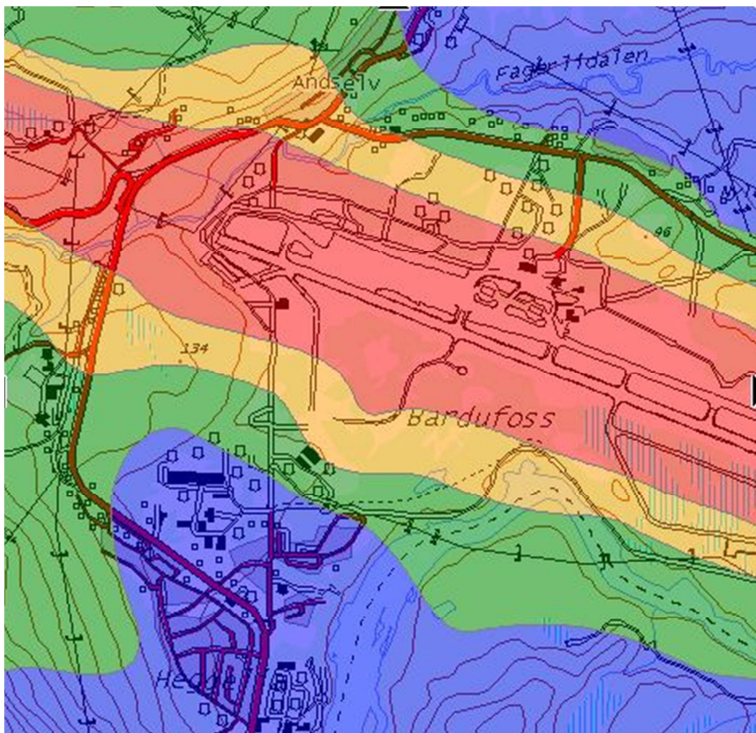
4.3 STØY, LUFTFORURENSING OG FORURENSNING TIL GRUNN/VANN

Støy lufttrafikk

Foreliggende støyrapport er utarbeidet av Sintef og datert 02.12.2004, rapport nr. STF40 F04088. Rapporten omfatter ulike typer fly- og helikopteraktivitet vi perioden januar – mars 2004. Totalt antall landinger, landingsrunder og avganger som ble registrert/loggført i perioden på 3 måneder var 7713. Av dette utgjorde militær flygning 5940 operasjoner (77%) hvorav igjen helikopter representerte 3298 (43%) operasjoner. Samlet tall for trafikk registrert av Avinor i 2011 er 11221.

Forsvarsbygg har planer om å oppdatere støykartet for Bardufoss i 2012 og har delvis igangsatt arbeidet, (jfr. helikopteraktivitet under kap. 5).

Gjeldende støykart, viser at en del av dagens anlegg; kvarter, forlegning, messe og arealer for uteopphold ligger i støyutsatt sone (blå), men utenfor den grønne sonen som unntaksvis kan bebygges og i rimelig avstand fra den gule sonen som ikke skal bebygges med støyømfintlige bruksformål.



kilde: Avinor

Kort forklaring for de ulike sonene iht. T-1277

Flystøysone I

Ut i fra en totalvurdering må området vurderes, - er det tilrådelig med støyømfintlig nybygging innen sonen eller vil en flyplassutvidelse påvirke eksist. støyømfintlige anlegg. (50 – 60 db/Lden)

Flystøysone II

Kommunen bør ikke tillate etablering av støyømfintlig bruksformål innen sonen, tilsvarende ved event. flyplassutvidelse. Ved mangel på utbyggingsareal kan kommunen tillate oppføringer av et fåtall tiltak med støyfølsomt formål, tilsvarende for ombygging av eksist. støyfølsomme anlegg. (60 – 65 db/Lden)

Flystøysone III

Kommunen skal ikke tillate etablering av støyømfintlig bruksformål innen sonen, tilsvarende ved event. flyplassutvidelse. (65 – 70 db/Lden)

Flystøysone IV

Kommunen skal ikke tillate etablering av støyømfintlig bruksformål innen sonen. (70 db/Lden →)

Støyrapporter utarbeides i den perioden som vanligvis er den mest hektiske gjennom året og er her basert på tre måneders vinteraktivitet fra januar til mars i 2004. I rapporten dominerer trafikk fra sivil og militær flyskole i antall. Støymessig er det besøk fra militære fly og helikopter i vinterhalvåret som gir størst utslag. Både norske og utenlandske jagerfly har benyttet Bardufoss som base i deler av vinteren hvert eneste år, derfor inngår militære øvelser i trafikkgrunnlaget.

Fra cirka 2000 og frem til i dag har trafikken på Bardufoss sunket år for år. Samlet antall bevegelser i 2004 var over 32.000 mens man i 2008 kun registrerte litt mer enn halvparten av dette antallet. De siste årene har det ikke vært aktivitet på den sivile flyskolen sammenlignet mot 14 - 15.000 bevegelser i 2004.

Registrert trafikk/operasjoner av Avinor for 2011 er 11.221. Til sammenligning er støyrapporten fra 2004 beregnet på 7713 operasjoner i januar – mars hvor det samlede antall operasjoner var mer enn 32.000 i hele året. Prognoser i gjeldende støyrapport er beregnet frem til 2014. I 2004 var det ikke forventet økning av verken militær eller sivil trafikk i den kommende 10-årsperioden som ville påvirke støybildet. Faktiske tall viser at trafikken på Bardufoss har gått sterkt ned.

Luftaktiviteten på Bardufoss er nå under endring ved gjenoppbygging av tidligere og ny aktivitet som vil kunne påvirke nåværende støybilde. Dette gjelder spesielt trafikk tilknyttet flyskole- og helikopteraktivitet. Endringen for helikopterbasen skjer i stor grad gjennom innføring av nye helikopter, NH90 og økt trafikk.

Norsk Luftfartshøyskole er under endring skal være tilbake i full aktivitet i 2015 og med et aktivitetsnivå lik det man hadde på Bardufoss i 2004, kanskje også noe øket. Dette innebærer at prognosene i gjeldende støyrapport til en viss grad kan være representative for de nærmeste kommende år ift. skoleflyging. Luftvingen vurderer at den øvrige militære aktiviteten øker gjennom etableringen av helikopterbasen (se eget avsnitt om helikopter) og fordi flere allierte enheter ønsker å trene på Bardufoss i større deler av året. Ved økt sivil skoleflyging og militæraktivitet, vil samlet antall bevegelser ta seg opp igjen og bli likt eller muligens noe høyere enn nivået i 2004/2014.

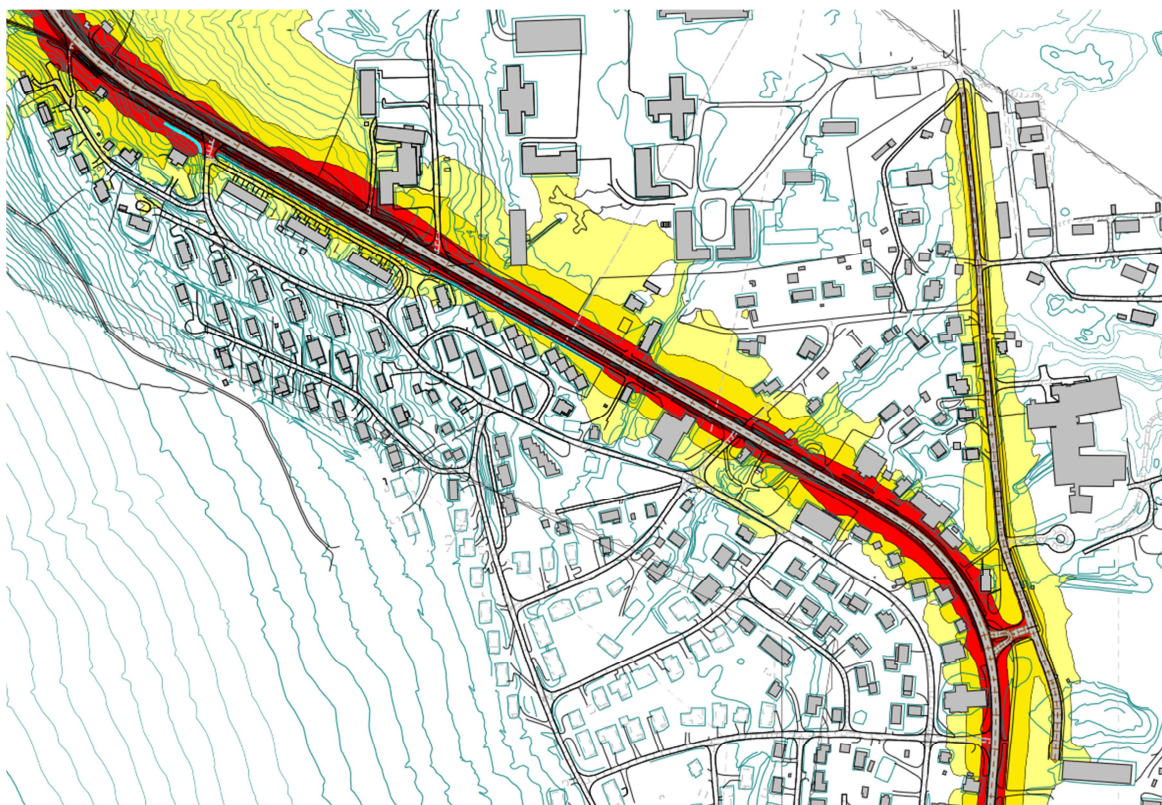
Den økte sivile trafikken som var beregnet for 2014, var så liten at det ikke ville påvirke støysonene som ligger i rapporten. Iht. registreringer i 2004 og 2009 er tallet på rutefly også noe lavere i dag, tilnærmet status quo, selv om passasjertallet er noe høyere. Jfr. Nasjonal transportplan for 2010-2019 forventes det at passasjertrafikken pr. år frem til 2040 øker med ca 2,0 % for store lufthavner. Den mest sannsynlige økningen på Bardufoss vil skje ved økt chartertrafikk knyttet til turisme, men i et beskjedent omfang gjennom gradvis oppbygging. Det bemerkes at kommunen også jobber for å få et bredere rutetilbud. Våren 2011 la transportetatene og Avinor frem sine sektorvise stamnettutredninger. Avinor vurderer at det er de aller største flyplassene som vil få høyest økt trafikk. Rapportene er grunnlagsmateriale for det videre arbeidet med Nasjonal transportplan 2014 - 2023.

Bilstøy

Den viktigste kilden til trafikkstøy i området rundt Forsvarets arealer i Bardufoss er trafikk på E6 som passerer vest for området. I tillegg er fylkesveiene 853 og 178 nord for flystasjonen og Kapellveien medtatt i støyberegningene. Trafikken består av sivil person- og tungtrafikk samt militær trafikk.

Støyuutsatt bebyggelse i planområdet består av en blanding av næringsbygg og boliger og ligger langs E6 sør og nord for krysset i Heggelia, samt i Kapellveien. Langs Kapellveien er det i hovedsak sivile boliger på vestsiden av veien og militære boliger langs østsiden frem til porten til Rusta leir. Videre oppover E6 mot Rustahøgda ligger det boligbebyggelse på sørvestsiden av veien. Støyskjermer er oppført langs de militære boligene som ligger tettest inntil E6 på sørsiden. På motsatt side av E6 ligger befalsforlegning og kvarter uten støyskjerming. På Rustahøgda er det noe spredt boligbebyggelse på vestsiden av veien. Langs fv. 853 og videre langs fv. 178 er det også spredt boligbebyggelse på nordsiden av veien.

Trafikkstøy generert av militær aktivitet i og rundt planområdet, omfatter trafikk av både tyngre militære kjøretøy og «småbiler» tilknyttet personellet kjøring til/fra arbeidsted inne i Bardufoss leir og flystasjon. Det vurderes at tungtrafikken utgjør ca 5% av kjøretøyene i Kapellveien/Kapelkrysset. Porten i sør til Rusta via Kapellveien er hovedadkomst til leiren, det er i dag en vaktordning også ved adkomsten i nord, i tillegg benyttes andre porter etter behov både nordøst og nordvest for flystripa.



Utsnitt støykart – dagens situasjon - E6 og Kapellveien.

Gul sone (lys og mørk) representerer 55-60/60-65 dB og rød sone område med over 65 dB.

Støykilde	Støysone			
	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23 – 07
Vei	55 L _{den}	70 L _{5AF}	65 L _{den}	85 L _{5AF}

Ideelt sett skal det ikke ligge boliger i gul sone. For nybygg settes det normalt krav til at boligene er sikret et utendørsareal oppholdsareal som ligger utenfor gul sone og at boligene har en «stille side»- fasade, som har lavere støynivå enn 55 dB.

Beregningene viser at bebyggelsen i første rekke langs E6 ligger i gul støysone og delvis på grensen mot rød sone. Det innebærer at støynivåene i fasadene ligger rundt Lden er lik 65 dB. All bebyggelse har imidlertid en side – fasader/arealer med støynivåer utenfor gul sone.

Boligene langs Kapellveien opp til Ola A Rustens vei ligger delvis i gul støysone som følge av dagens trafikk. Støynivåene ut for mest utsatte fasade ligger under Lden $\leq$ 60 dB. Også disse boligene har en "stille side" vekk fra veien hvor støynivået er lavere enn 55 dB (Lden).

For bebyggelsen langs E6, hvor årssdøgnetrafikken varierer fra i underkant av 5000 biler til noe over 6000 oppe ved krysset med fv. 853, ligger bebyggelsen i første rekke fra veien i hovedsak i gul støysone. Bebyggelsen her også i hovedsak en "stille side" med et støynivå Lden lavere enn 55 dB på siden av boligene som vender vekk fra veien. Forskjellen mellom 0 alternativet/dagens situasjon og situasjonen etter en utbygging av nye Rusta leir vil være marginal i det det ikke er forventet endringer av trafikken på E6 som en konsekvens av den nye leiren.

Det vises for øvrig til temautredning 3 om støy.

Luftforurensning

Luftkvaliteten i området påvirkes av den generelle ferdselen langs E6 som består av både sivil og militær trafikk. Militær trafikk i Troms, fra Setermoen, Skjold og Bardufoss, er relativt høy og foregår mellom leirene og øvingsfeltene fra sør i Bardu kommune til Sørreisa og til skyte- og øvingsfeltene nord og nordøst i Mauken og Blåtind. I tillegg belastes E6 også av betydelig annen/sivil tungtransport mellom fylkene. Bolig- og næringsområdene ligger tradisjonelt sett nær og langs hovedveien i regionen, i de senere årene er nyere boligfelt etablert i større avstand fra E6 og gjerne opp i dalsiden hvilket gir bedre boforhold i forhold til både sol, støv og støy.

Den meteorologiske stasjonen på Bardufoss lufthavn er representativ for vindforholdene for planområdet. I løpet av et år blåser det fra alle retninger, men vind fra vest, sydvest til nordvest, og sydøst er fremherskende. Vindforholdene er forholdsvis like for sommerhalvåret og vinterhalvåret. Antall dager uten vind er likt for sommer og vinter. Vindforholdene er slik at de vil føre til en god spredning av luftforurensninger. Luftforurensning fra veitrafikk vil avta raskt med avstanden fra veien.

Det er foretatt en trafikkanalyse i forbindelse med konsekvensutredningen, jfr utredningen for veg/trafikk. For beregningene av lokal luftkvalitet er trafikk tall fra denne analysen benyttet. Det foreligger trafikk tall for dagens situasjon fremskrevet drøyt 20 år. Det er utført beregninger av luftforurensning langs vegene i området rundt og i planområdet for dagens situasjon og med trafikk tall fremskrevet drøyt 20 år. Den fremtidige trafikken 20 år frem i tid vil være om lag 15 % høyere enn dagens trafikk i følge TØI-rapport 1122/2011. Andelen av tunge kjøretøy er 10% på E6 og fylkesveiene 86, 853 og 175 og 5% på Kapellveien til/fra Rusta og Heggelia leir.

Trafikk tall for Kapellveien er basert på tellinger utført av Forsvaret ut og inn av Rusta og Heggelia leir. I tillegg er det gitt informasjon fra Forsvaret vedrørende trafikk til og fra deres kontor i Istindportalen. Den sivile trafikken til og fra Istindportalen og kjøring til boilegeiendommen er stipulert.

I henhold til Avinor er utluftingen fra de fleste flyplasser i Norge så god at det ikke forekommer forurensning til luft i stort omfang og konsentrasjonene er vurdert å være innenfor de anbefalte luftkvalitetskriteriene.

Det vises til vedlegg/temautredning 4 om støy.

Forurensning til grunn og vann

Dagens situasjon

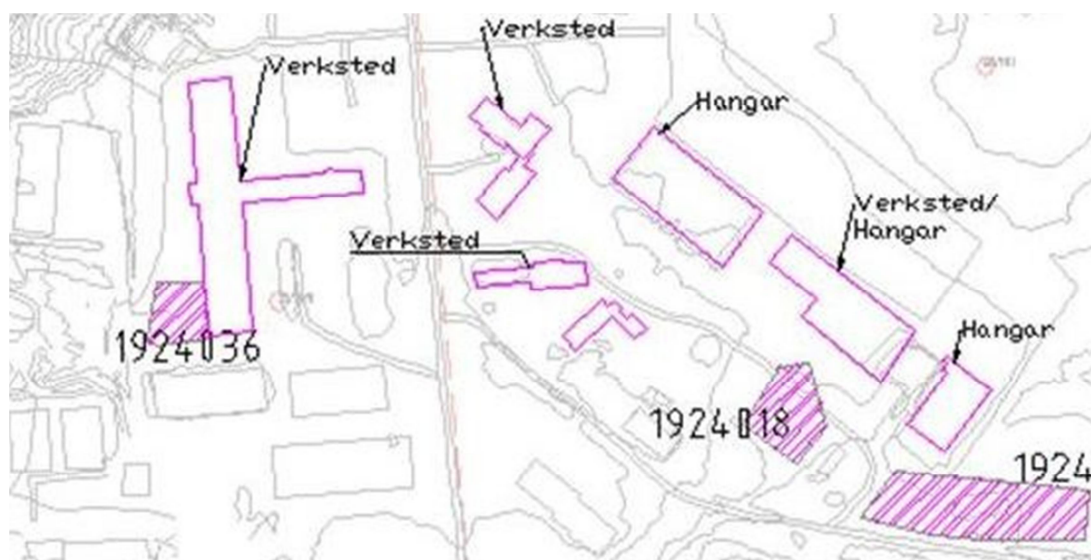
Det er registrert 32 lokaliteter på Forsvaret sine arealer i Bardufoss, hvorav 24 lokaliteter ligger innenfor planområdet. Områdene er registrert både i Klima- og forurensningstilsynet (KLIF) og i Forsvarsbygg sin database for forurenset grunn. Lokalitetsnummer er i henhold til KLIF - nummerering.

De forurensete lokalitetene ble kartlagt med GPS i november 2011 - områdene er beskrevet i tabell i vedlegg 3. Lokalitetene er angitt på reguleringskartet som hensynssoner. Funnene omfatter materiale fra teknisk materiell, bygningsavfall, olje, metall, jernskrap, krigsetterlatenskaper og piggråd. Det er stort sett ikke observert synlig avfall.

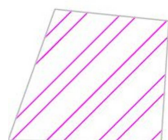


Figuren viser registrerte områder med forurensninger som er inntatt i reguleringsplanen.

Innenfor Rusta leir er det i dag virksomheter som det kan knyttes mistanke om forurensende aktivitet (verksteder, hangarer, drivstofflager,...). Disse er også merket av på plankartet. Dette gjelder de bygg som er angitt på kartutsnitt i figur nedenfor.



Figur 1: detalj fra Rusta leir ved helikopterbasen og området rundt port og vakt.



Registrert forurensnet grunn,
nummer iht. KLIF-database



Bygninger med virksomhet
som kan ha medført
forurensning i grunnen

I området ved Rusta leir er det registrert en lokalitet der den gamle sykestua var lokalisert. Forurensningen var av knyttet til deponering av medisiner. Det er usikkerheter knyttet til denne lokaliteten. Sykestua er revet og på området er det i dag nytt bygg. Det er ikke kjent at det skal være andre deponier i området.

I 1997 – 1998 ble det gjennomført en kartlegging av avfallsfyllinger og forurenset grunn på Bardufoss flystasjon. Kartleggingen er beskrevet i NGU rapport nr. 98.108. *Miljøteknisk grunnundersøkelse av avfallsfyllinger og forurenset grunn på Bardufoss hovedflystasjon.*

Avrenningsforholdene og risikoen for avrenning av avisningskemikalier fra flyplassområdet til Andselva og Barduelva ble undersøkt i 2000. Også i 2007 ble det gjennomført undersøkelser/risikovurdering for å kartlegge spredning av avisningsvæske. I forbindelse med søknad om utslippstillatelse for bruk av fly- og baneavvisning for Bardufoss flystasjon gjennomførte COWI i 2007 en detaljert undersøkelse av hydrogeologiske forhold og vannbalansen for flyplassområdet.

Det er i løpet av de 10 siste år gjennomført en rekke oppryddingstiltak på området ved og rundt flyplassen. Der det er gjennomført tiltak er arbeidet dokumentert i miljøtekniske rapporter og tiltaksplaner.

Geologi og grunnforhold

Flyplassen ligger på en stor breelvavsetning og består av sand og grus. Området har avrenning til Barduelva i sør og Andselva i nord. Begge elvene renner ut i Målelva. Mot E6 i vest av planområdet stiger terrenget i et område med stedvis bart fjell og tynt morenedekke.

Grus- og sandmassene har en tykkelse som varierer fra 4 til 20 m. Under finnes havavsetninger av finsand/silt/1/. Mektigheten er størst langs rullebanen og avtar mot terrassekanten i nord og syd.

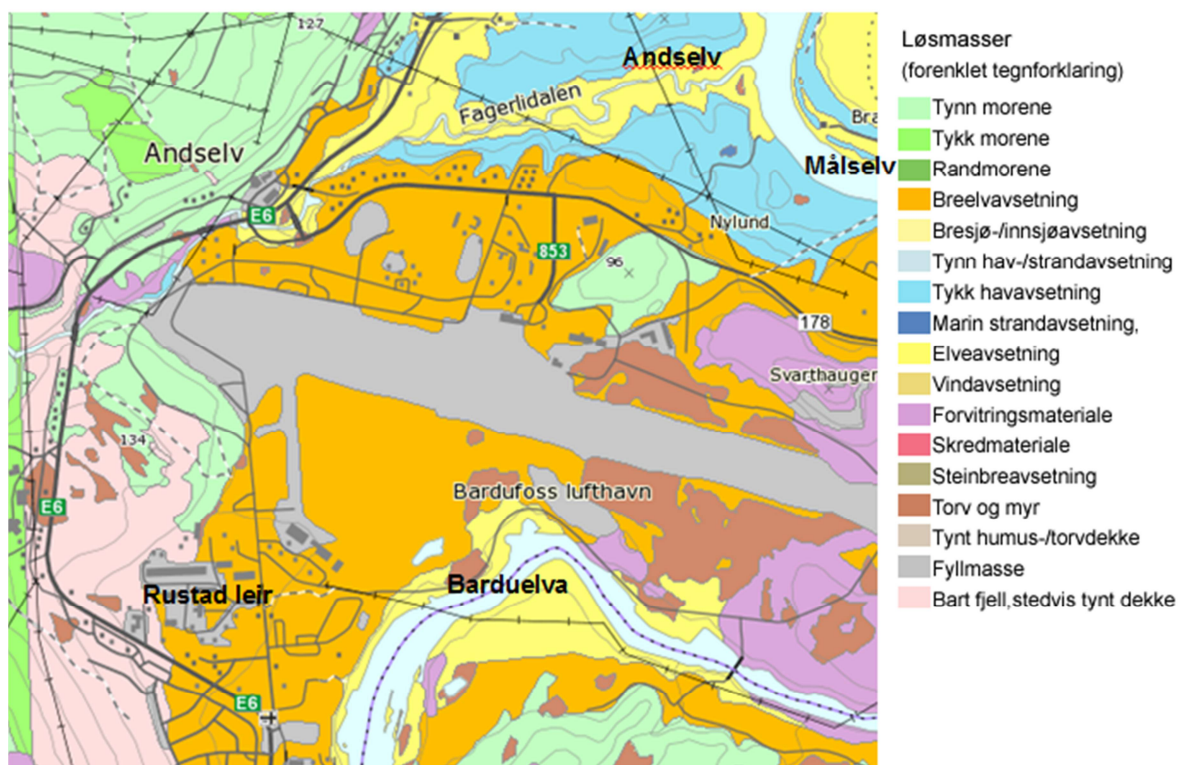
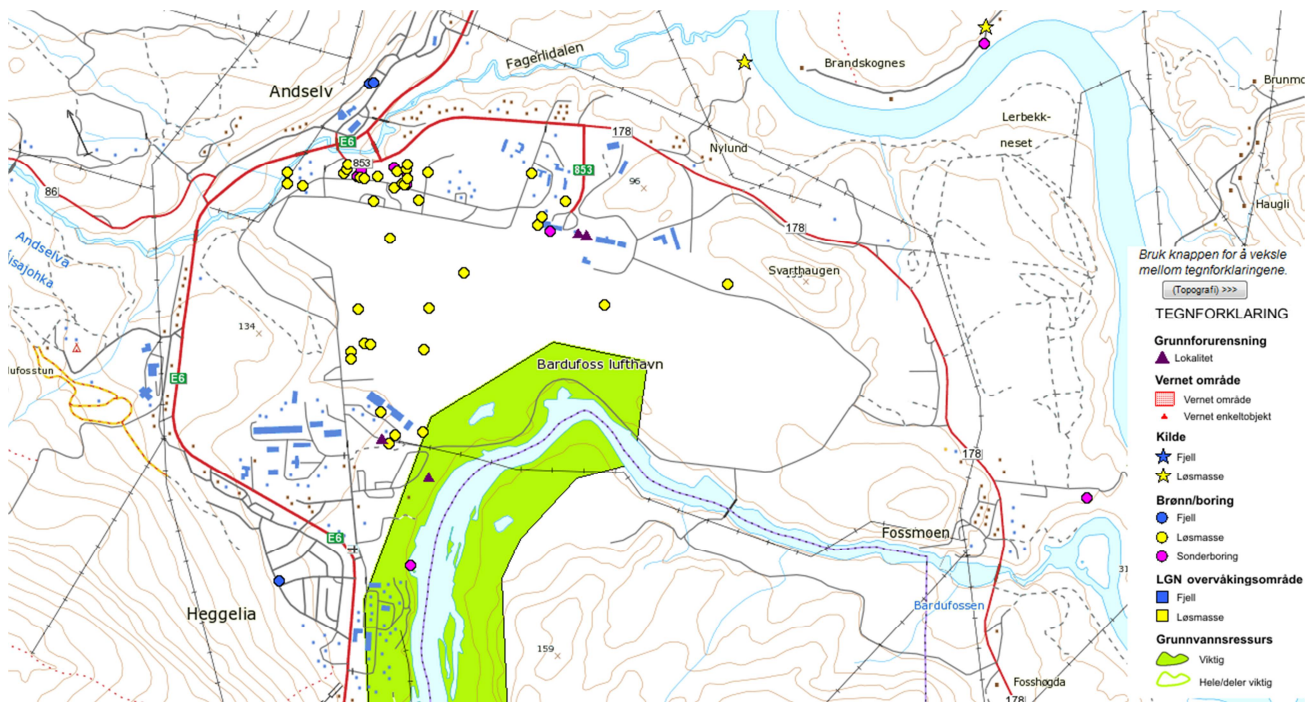
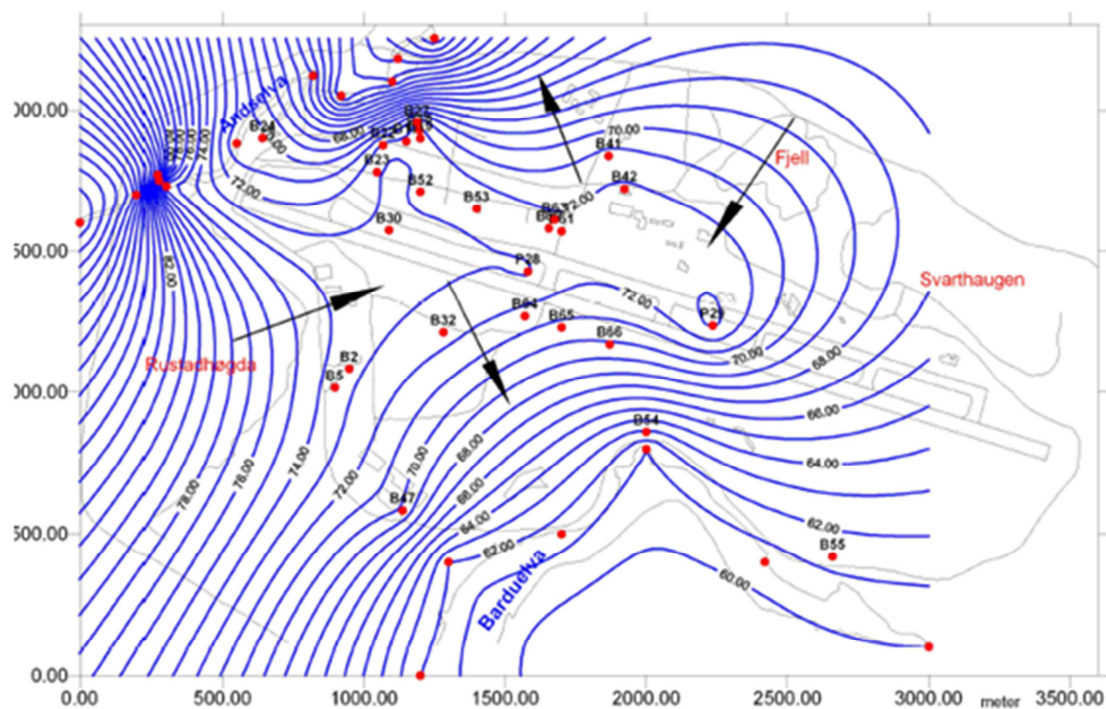


Fig. 1 Løsmassekart over planområdet. www.ngu.no/kart.



Figur 2: Kart over grunnvannsforekomstene (grønt område) innenfor planområdet. Kartet viser fire lokaliteter med registrert forurenset grunn (sort trekant), jf. KLIF database. Brønner i området er merket med gul og blå sirkel.

BARDUFOSS: Grunnvannskotekart, mai 2007



Figur 3: Kart med grunnvannsstrømningen, målt i 2007. Hovedstrømning er vist med svarte piler. Kartet er hentet fra rapporten til COWI, Bardufoss flystasjon. Hydrogeologiske forhold og vannbalanse.

Avrenningsforholdene innenfor planområdet vil skje via infiltrasjon til grunnvann i naturlige grus- og sandmasser. I grunnvannskotekart i figur 4 vises det at planområdet ligger på en grunnvannskille der ca. 1/3 av området har avrenning til Andselv. Resten av området har avrenning til Barduelva.

4.4 VEGNETT, TRANSPORT OG TRAFIKKSIKKERHET

De militære avdelingene som omfattes av den interne fremtidige flyttingen har i dag adkomster fra nordsiden av flystripa samt via Kapellkrysset ved Heggelia.

I Kapell-krysset er dagens trafikksituasjon til tider uryddig og uklar. T-krysset mangler venstresvingefelt og fungerer tidvis nærmest som et X-kryss ved at det finner sted direkte utkjøring fra bensinstasjonen og/eller tilstøtende næringsarealer på motstående side. Trafikksituasjonen er spesielt uoversiktlig i periodene med stor trafikkbelastning.

I området ved Kapell-krysset mangler det et gjennomgående tilbud til de syklende samt et gjennomgående helhetlig tilbud til de gående.

Bussholdeplassene langs E6 i tilknytning til Rusta/Heggelia har lav standard. Dette gjelder også bussholdeplassene nærmest Kapellkrysset som betjener busspassasjerene fra de militære enhetene.

Det vises til temautredning 2 om veg/trafikk-løsninger.

4.5 SAMFUNNSSIKKERHET

Det er ikke gjennomført en egen risikoanalyse knyttet til dagens situasjon og aktivitet i området. Analysen som er gjennomført har som hovedmål å analysere den fremtidige situasjonen som ønskes utviklet gjennom områdeplanen og for å hindre at planleggingen bygger inn unødvendig sårbarhet i området. Analysen vurderer både forhold ved tiltaket som kan påvirke omgivelsene og forhold ved omgivelsene som kan påvirke tiltaket.

Det vises til temautredning 1 om Risiko og sikkerhet/ROS.

4.6 SAMFUNNSFORHOLD, FRILUFTSLIV OG STEDSUTVIKLING

Knappt 6600 innbyggere bor i Målselv kommune. Målselv kommunen har et stort areal på ca 3300 km², nedre Målselv og Bardufoss er de største bosettingsområdene med rundt 2500 innbyggere hver. Målselv er med sitt store areal, delt inn i flere små og store bygder som strekker seg fra innerst til Malangfjorden i nord til svenskegrensa i sørøst og til Heggelia og Sundlia i sør på grensen til Bardu kommune.

Forsvaret har lenge hatt aktivitet på Bardufoss og betyr mye direkte og indirekte for bosetting og handel av varer og tjenester i Målselv. Aktivt arbeid fra kommunens side ift. sentrale beslutningsprosesser er avgjørende for å utvikle Forsvaret videre i kommunen. Samarbeid mellom forsvarskommunene i Troms er også viktig i forhold til generell arealpolitikk og tilrettelegging for Forsvaret.

Bardufoss flystasjon ble åpnet i 1938 og hæren etablerte seg i Rusta og Heggelia på 50-tallet. Forsvaret har i løpet av de siste 60 årene satt sitt preg på bygda. Store deler av de eksisterende militære byggene og anleggene, er etablert på 50/60-tallet og frem til i dag. Allierte avdelinger har trent regelmessig på og ut fra Bardufoss i mer enn 30 år. Luftforsvaret og Hæren vil iht. forsvarets planlagte aktivitet for 2013 utgjøre knapt 2200 personer i Bardufoss leir og flystasjon og utgjør slik en betydelig andel av beboerne i kommunen, selv om det blant militæret finnes pendlere. Personantallet er fordelt på ulike befall, vervede, lærlinger, elever, soldater og sivilt personell, hvorav soldatene vil utgjøre drøye 720 personer og befall/sivilt ansatte over 1200 personer.

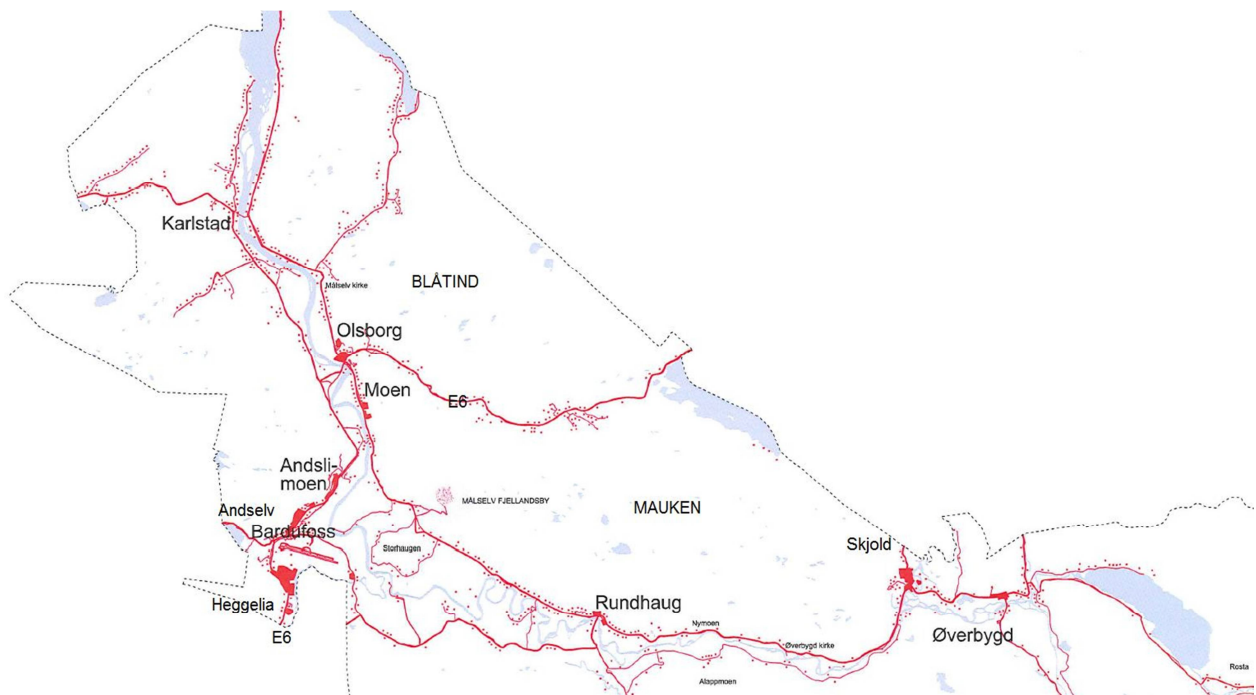
Bardufoss leir og flystasjon har i dag en mer administrativ karakter enn tidligere, aktiviteten inkluderer ulike støttefunksjoner. Setermoen leir har en mer operativ virksomhet og funksjon med egne skytefelt. Sammen med Skjold som ligger ved Mauken og Blåtind, utgjør disse tre leirene hærens kretsamling i Midt Troms. Bardufoss flystasjon er Norges hovedbase for helikopter og er under vekst.

Målselv er en bygd med flott natur og sterke kulturtradisjoner. I kommunen gjennomføres mange årlige og ulike kultur- og idrettsarrangement. Kommune har en målsetning om å bli ledende på opplevelsesbasert turisme, spesielt innenfor kultur- og naturopplevelser og kan tilby aktiviteter for hele familien - her nevnes Polarbadet badeland, Målselv Fjellandsby med alpinløyper, Målselvfossen og Dividalen Nasjonalpark.

Bo- og tettstedsstrukturen i Målselv kommune er naturlig etablert langt langs E6 og Bardu- og Målselva gjennom årene, og utbyggingen har ikke ført til en tydelig senterstruktur. Et større næringsområde er opparbeidet i Andslimoen, nord og sør for dette ligger de to tettstedene Olsborg og Bardufoss, tyngden av kommuneadministrasjonen ligger på Moen litt nord for Andslimoen på motsatt side av Målselva.

Bardufoss ligger sør i kommunen, flystasjonen og militærleiren deler tettstedet i noen grad; Andselv ligger rett nord for flyplassen, Rusta og Heggelia i sør. På Rustadhøgda mellom Andselv og Heggelia er det etablert en næringspark, en ungdomsskole samt idrettsanlegg og overnattingsfasiliteter som synes å være under vekst og utvikling. På Andselv er det hotel, detaljhandel, politi, bank, apotek, fylkesadministrasjon og kontoraktivitet. I Heggelia ligger stedets kapell og flerbrukshus – Istindportalen, og noe detaljhandel. Rundt Heggelia og rett nord for Andselv er boligfeltene i hovedsak konsentrert, her er det også etablert et par barnehager.

Kommunen har satt i gang et arbeid med et stedsutviklingsprosjekt der en ser på senterstrukturen i hele kommunen. Dahl & Uhre arkitekter utarbeidet i 2011 en forstudie kalt «Bioregion Målselvuniverset» som er forelagt for politisk behandling. Studien er en registrering og beskrivelse av dagens situasjon i kommunen, hvor en vurderer de spredte og mange småsentrenes kvaliteter, tilbud og naturomgivelser. Planarbeidet skal videreføres for finne ut hvilke områder som har potensiale for utvikling i forbindelse med stedsutvikling og for å kunne ta kvalitative valg omkring fremtidig satsing, fortetting og nybygging.



Illustrasjon Dahl & Uhre

I dag er det aktivitet i Bardufoss leir og flystasjon både nord og sør for flystripa – tilsvarende er også trafikk ut og inn av leiren spredt selv om tyngdepunktet i leiren allerede er i sør. I løpet av de siste årene med gradvis mindre og endret militær aktivitet har tyngdepunkt flyttet seg mot sør, og ved etablering av Istindportalen, har både sivil og militær aktivitet økt og blitt styrket i Heggelia og Rusta. I likhet med kommunen, har Forsvaret over tid sett behov for å konsentrere sin virksomhet, både for å utnytte anlegg og infrastruktur bedre, men også for å høyne kvaliteten på sin virksomhet i samsvar med krav om fornying, forbedring og driftseffektivitet.

5. Planforslaget

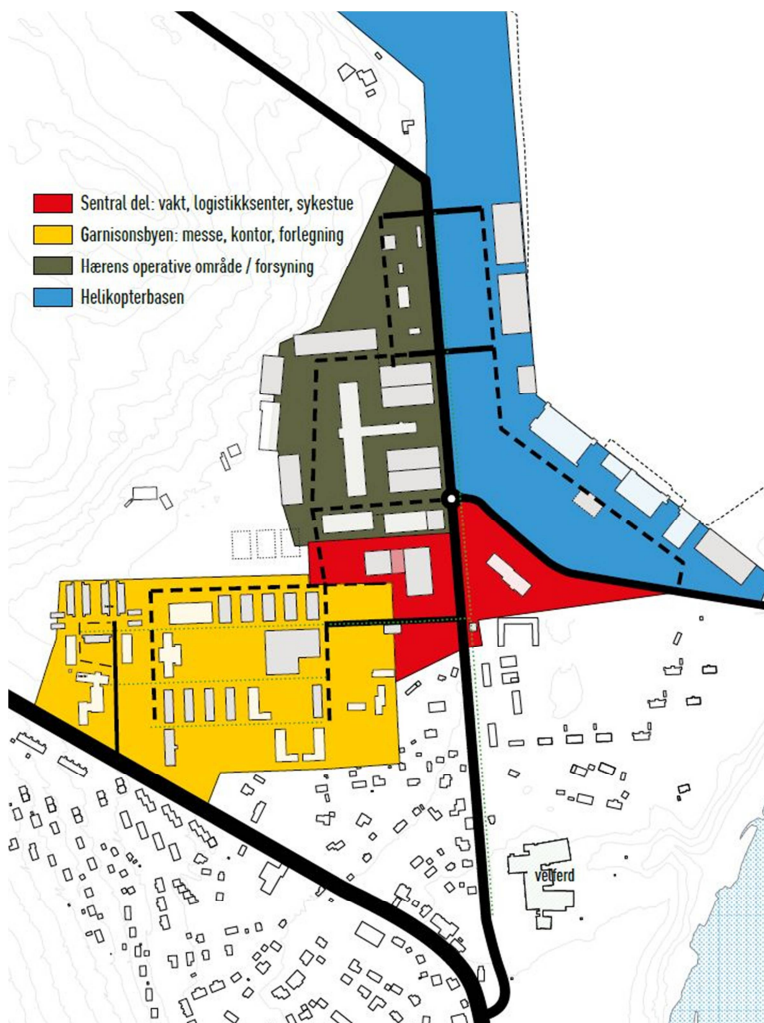
Prinsippene i Helhelhetlig Gjennomføringsplan fase 2 (HGP) legges til grunn for arealdisponeringen i reguleringsplanen. Justeringer av posisjoner for bygninger og anlegg som følge av vurderinger i enkeltprosjekter skal ikke gjøres uten at det er hjemlet i gjennomføringsplanen. Reguleringsplanen er utarbeidet med en romslighet som skal tillate mindre interne justeringer som erfaringsmessig vil følge de politiske beslutningene grunnet etappevis utvikling. En formingsveileder supplerer HGP i forhold til utforming og skal benyttes av Forsvaret og Forsvarsbygg i planleggingen og prosjekteringen av tiltakene.

Beskrivelse av planforslaget (hovedgrep)

5.1 BEBYGGELSE/STRUKTUR - Bardufoss militære område på Rusta

Rusta leir har en beliggenhet og en del bygningsanlegg som lar seg videreutvikle til det sentrale kraftsamlingsområdet: Bardufoss leir og helikopterbase. Mesteparten av Forsvarets virksomhet og alle fremtidige vesentlige EBA-investeringer flyttes og konsentreres på Rusta på sørsiden av baneanleggene. Utfasede bygg erstattes med nye eller fornyede bygninger.

Leiren utformes med utgangspunkt i eksisterende veier, overflater og bygninger, og med et bevisst forhold til den eksisterende grønnstrukturen omkring leiren. Det legges vekt på å kunne utvikle basen trinnvis, samtidig som driften kan foregå kontinuerlig. Leirens "grønne" identitet skal ivaretas og forsterkes. Planlagte bebyggelsesstruktur er i hovedsak basert på enkelte læmellformede bygninger, det muliggjør gradvis utvikling samtidig som leiren ikke framstår som "uferdig" under bygging.



illustrasjon fra HGP fase II

Leiren struktureres/deles i fire ulike områder knyttet til aktivitet: "Garnisonsbyen", vakt og sanitet, Hærens operative område og Luftforsvarets helikopterbase. Disse områdene har bygg med forskjellig skala og funksjon, men det ønskes en helhetlig utforming ved å bruke en avgrenset farge- og materialpalett. Områdene er knyttet sammen av den sentrale, eksisterende militærveien og forlengelsen av Kapellvegen.

Garnisonsbyen organiseres rundt den eksisterende, sentrale plassen. Plassen får en sterkere funksjon som leirens torg og blir bedre definert av bygningene med fellesfunksjoner som plasseres rundt. Strategiske prosjekter, nytt administrasjonsbygget og kjøkken/messe, som allerede er påbegynt, plasseres omkring det nye torget og inngangene orienteres mot dette. Området blir Bardufoss' nye hjerte, med messe, undervisning, kontor og administrasjonsbygg, sammen med kvarter, og forlegning.

I gangavstand fra det sentrale området, ligger de to operative områdene for Hæren og Luftforsvaret. Disse bygges ut med funksjoner som skal understøtte de ulike, militære virksomhetene, med flere flerbrukshaller, logistikkcenter, garasjer, felles forsyningspunkt, og verksteder. Helikopterbasen utvides med flere hangarer, administrasjons- og skvadronsbygg. I tillegg etableres det flerfunksjonelle uterom og et avlastingsområde mot den sentrale veien, som sikrer framtidige kapasitetsutvidelser.

Parkering plasseres i ytterkanten mot øst, nord og vest sammen med i garasjeanlegg, på terreng eller under bebyggelsen. Tiltaket medfører rasjonalisert transport og etablering gangavstander innenfor leiren. Vakta legges sentralt, med god trafikal kontakt til alle leirens deler og ved sykestua som opprettholdes.

Nærøvingsområde, nord for og omkring flyplassen

Flyoperativ virksomhet og støttefunksjoner, med lager, hangarer og garasjer, samt flyskole og teknisk videregående skoleavdeling opprettholdes nord for banenettet i terminalområdet. Planforslaget legger til rette for at det i terminalområdet kan etableres nye anlegg/tiltak i militær eller sivil interesse eller felles militære-sivile foretak.



Området nord for og omkring flystripa, beholdes som Forsvarets landarealer og arealbuffer etter flytting av aktivitet til Rusta. Bruk av bygningsmassen i dette området vurderes iht. tilstand og beliggenhet. HGP har anbefalt at de fleste bygninger beholdes for fremtidig fleksibilitet. Planforslaget legger til rette for dette, og områdene foreslås regulert til militær bruk. Områdene tjener i tillegg som buffersone for flystøy og annen militær aktivitet mot sivile områder. «Clockwork» vil fortsatt bli brukt til alliert trening.

Heggelia leir

Dagens virksomhet i Heggelia, Sambandsbataljonen, planlegges flyttet til Rusta, men det er usikkert når dette kan skje. Leiren vurderes per dato og på sikt mulig å avhende, men Forsvaret har fortsatt bruk for leiren så den inngår i reguleringsplanen som et militært område. På grunn av områdets sentrale beliggenhet, med god tilknytting til sivil infrastruktur og bebyggelse, kan eventuell avhending til sivil bruk være aktuelt i fremtiden.

Etterbruk av Heggelia leir vil bli avklart i egne planprosesser dersom og når aktuelt.

Utenfor det militære området

Forsvaret oppførte Istindsportalen sammen med kommunen som et sivilt-militært prosjekt. Arealet rundt flerbruksbygget har potensial for fortetting, per dato foreligger det ingen konkrete planer om dette.

Vilje boligfelt for forsvarrets ansatte skal kunne fortettes iht. gjeldende plan. Bebyggelsesstrukturen tilrettelegger for boliger rundt tun med gode, bilfrie og solfylte uteoppholdsarealer mellom bygningene. Boligfeltet på vestre side av Kapellveien, Ola Rustensvei er et sivil boområde.

Kulturminner-/miljø

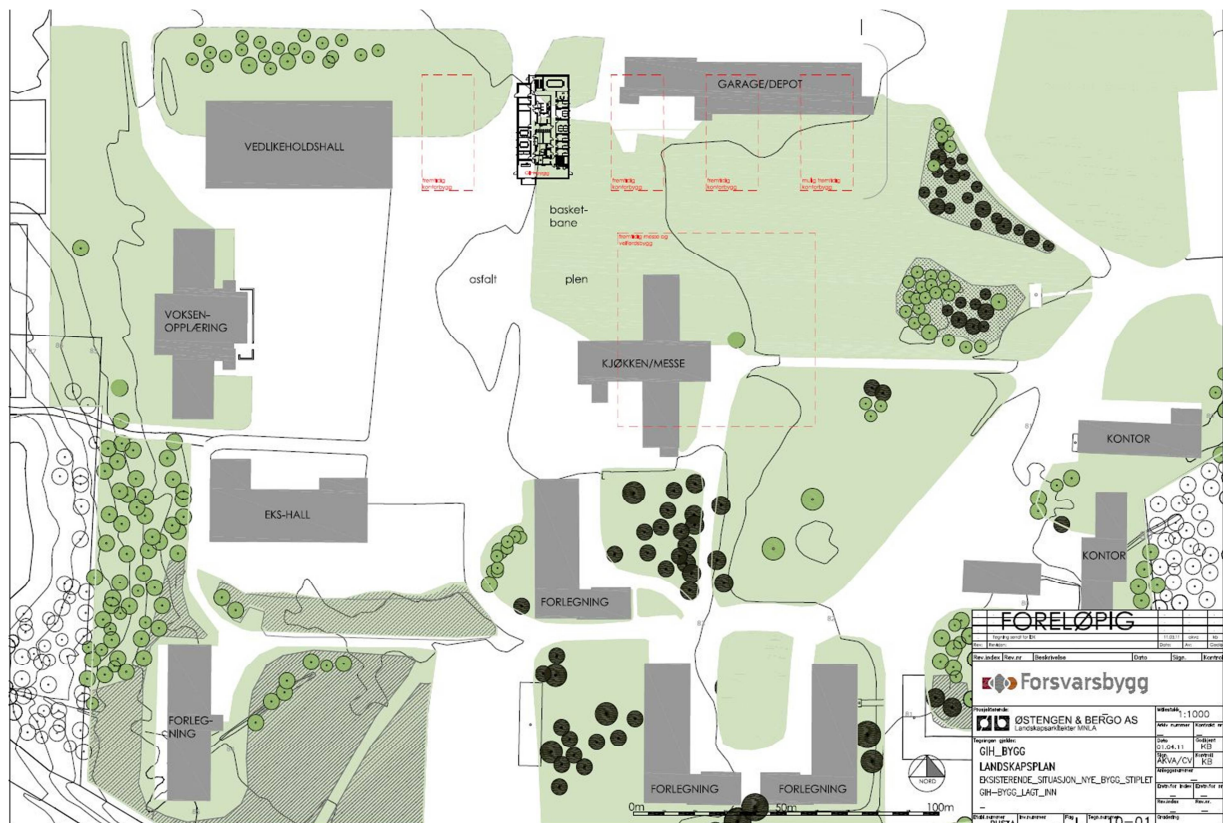
Registrerte kulturobjekter berøres ikke av planlagte tiltak i helhetlig gjennomføringsplan.

5.2 LANDSKAP OG BIOLOGISK MANGFOLD OG NATURMANGFOLD

Landskap

Områdereguleringen baserer seg på arealdisponeringen i helhetlig gjennomføringsplan (HGP) og på ytterligere føringer som er gitt i Formingsveilederen. Begge disse plandokumentene har høyt fokus på de eksisterende naturelementene i leiren og omkringliggende landskap og omgivelser.

Både HGP og Formingsveilederen illustrerer bevissthet til dagens grønnstruktur og vegetasjon gjennom registrering av eksisterende forhold og planens utforming vises hvordan disse skal bevares og styrkes – og det stilles krav til utarbeidelse av utomhusplaner som skal sikre at grønnstrukturen blir ivarettatt og utvidet. I områder som tas ut av bruk, stilles det ved søknad om riving av anlegg, krav om at en situasjonsplan viser hvordan området tilbakeføres til en naturlignende situasjon.



Illustrasjon fra HGP fase II, - registrering av eksist. grønnstruktur tilknyttet nybygg v/ Østengen & Bergh AS.

Samspillet og overgangen mellom det militære området og det store landskapet ivaretas ved at planforslaget regulerer en buffer omkring flystasjonen. Byggeområdene reguleres med byggegrenser som ikke bare er vesentlige for bygningsstrukturen, men også ivaretar bevaring av vegetasjon og grønnstruktur samt forsterker dette. Nye militære bygg og anlegg skal tilpasses vegetasjon og topografi.

Retningslinjene angir at utomhusplaner skal vise hvordan eksisterende bygninger, plasser og vegetasjon bindes sammen innenfor nærmere angitte byggeområder. I andre områder skal vegetasjonen ivaretas gjennom vedlikehold og nyplanting. Ved eventuelle/uforutsette tiltak i disse områdene, skal det dokumenteres hvordan vegetasjonen ivaretas eller hvordan vegetasjon som fjernes, eventuelt erstattes.

Også før igangsettingstillatelse av enkelttiltak, skal det forelegges en detaljert situasjonsplan som viser hvordan grøntstruktur og landskap tilknyttes til det enkelte byggeprosjekt. I tillegg stilles det krav om at omfang på terrenginngrep skal være så små som mulig. Bygninger skal heller plasseres høyere eller annerledes i terrenget fremfor at det lages dype og inngripende skjæringer.

Situasjonsplaner skal sette klare grenser mellom anleggsområdene og tilgrensende naturområder. Disse skal settes før anleggsarbeid startes og overholdes ved hjelp av permanent oppmerking i anleggsfasen. Situasjonsplanen skal vise hvilke trær og annen sårbar vegetasjon som kan komme til skade i anleggstiden, og som derfor skal skjermes i byggeperioden.

Ved omlegging og utbedring av kapell-krysset må en del større furutrær langs E6 fjernes. Som en erstatning for disse avsettes et område nærmere kapellet (i dagens vegareal) til et grønt-/parkområde. Dette området vil gjenopprette noe av trestrukturen langs E6 i tillegg til at kapellet får mer vegetasjon og areal rundt seg som vil kunne tjene som en forplass for besøkende. Nytt kryss-område søkes opparbeidet slik at området fremstår oppgradert og forskjønnet.

Biologisk mangfold – naturmangfold

I forbindelse med reguleringsarbeidet har Forsvarsbygg avklart at Biologisk mangfoldrapporten fortsatt har gyldighet og at de planlagte tiltakene i gjennomføringsplanen ikke kommer i konflikt med de områdene som er gitt verdiklassifisering.

Etter mange års flyplassaktivitet og militær bruk er terrenget bearbeidet og stedvis hardt brukt. Felt med skog i randsonene av leiren er gunstig for området, etter at luftvernet ble nedlagt er øvingsaktivitet i disse nærområdene avsluttet og bruk av disse områdene er strengt regulert. HGP og Formingsveilederen legger opp til at arealer som utgår for militær bruk skal beholdes som buffersone og arealressurs for Forsvaret. I arealdisponeringsplanen er grønnstrukturen en viktig faktor for å oppnå miljøeffekt – gevinst for naturen i seg selv og for de som skal ha sitt virke i leiren samt for sivile naboer.

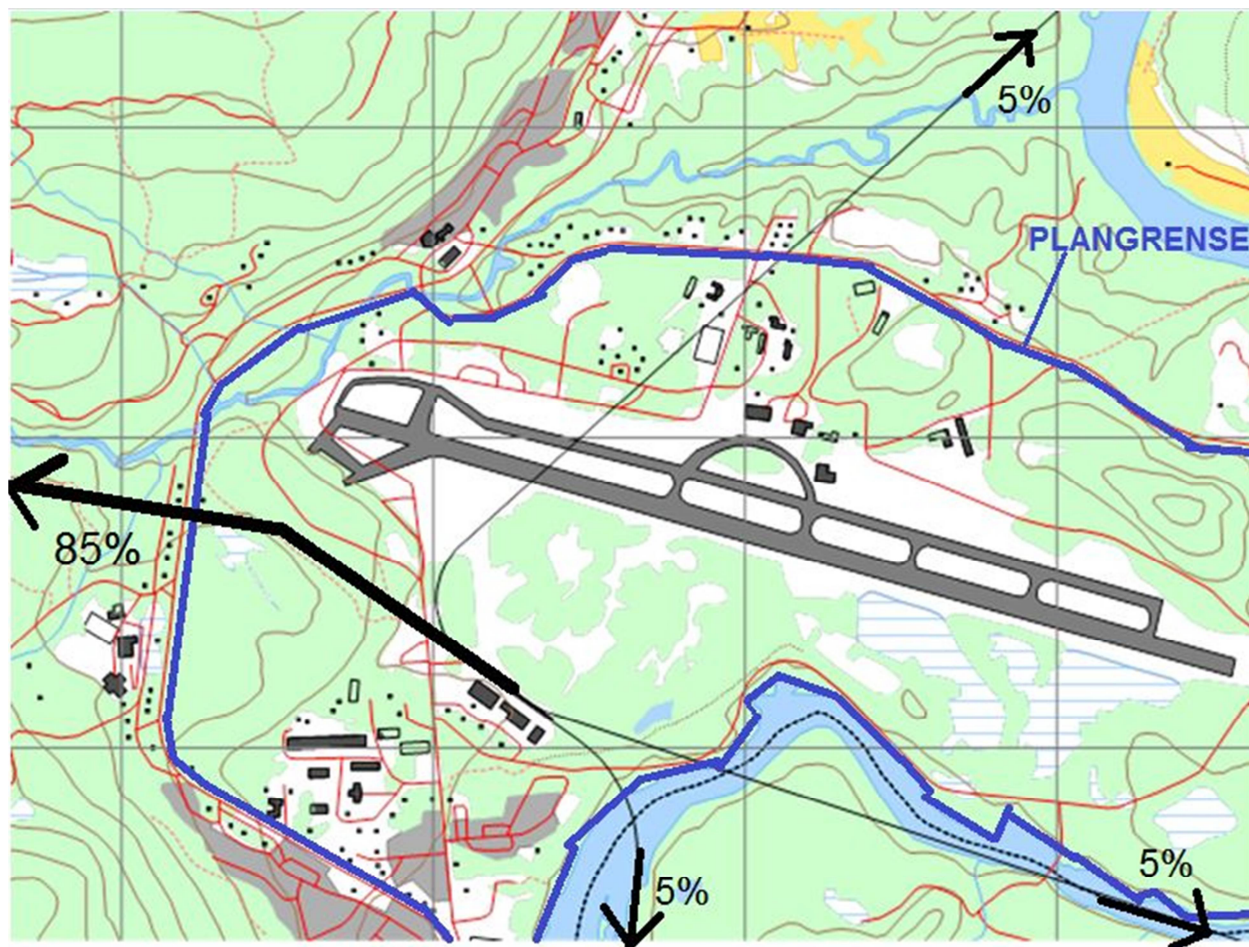
Dagens og fremtidig aktivitet i Bardufoss leir og flystasjon omfatter en virksomhet med mer administrative og støttefunksjoner enn forutgående tiår og vil ha gjøremål som i mindre grad enn tidligere, belaster terrenget og naturen. Større øvings- og skytefelt er lagt til større områder utenfor leirene og tjener som fellesareal for all militær aktivitet i Indre Troms.

Strategien for Bardufoss militære område vil medføre at framtidig utvikling av bygninger først og fremst vil skje der det allerede er gjort inngrep i forhold til vegetasjon og landskapsform. Lokaliseringsprinsippet vil medføre konsentrasjon av virksomhet, som igjen fører til mindre transportbehov og gangavstander. Strategien medfører også at naturområder skrittvis kan tilbakeføres omkring flyplassen slik at den militære basen kan preges av den frodige vegetasjonen på elvesletta og bli skjermet av den. Den samlede belastningen på området vil bli redusert samtidig som nye bygg og anlegg må etableres etter dagens lover og forskrifter mtp. forurensning og energibruk, dette vil også bidra til og ivareta en bærekraftig utvikling av leiren og styrking av eksisterende naturelementer.

5.3 HELIKOPTERAKTIVITET OG STØY

Utvikling av helikopterbasen omfatter område for nye hangarer og driftsbygg (felt F5) og tilhørende taksebane, felt F6. Forutsetningen er å samle mesteparten av Luftforsvarets helikoptervirksomhet på et sted, og i tilknytning til Hærens base. Plasseringen av operative områder for Hær og Luft sikrer sambruk av funksjoner for drivstoff og vask (kjøretøy), miljøstasjon og skytehall.

Forsvarets helikopterbruk omfatter støtte til Hæren og støtte til Sjøforsvaret v/ Kystvakten. Til støtte for Hæren brukes helikoptertypen Bell 412, som er forutsatt brukt fortsatt. Det er i dag vel 1400 flybevegelser pr år med denne helikoptertypen, mens framtidig omfang er antatt å være 1750 bevegelser. Til støtte for Sjøforsvaret brukes i dag helikoptertypen Lynx, som har noe under 1000 flybevegelser pr år. Disse helikoptrene er under utfasing og erstattes gradvis med NH90. Samtidig økes antall flybevegelser til ca 2400 pr år. Disse endringene er lagt til grunn for beskrivelsen av støykonsekvenser.

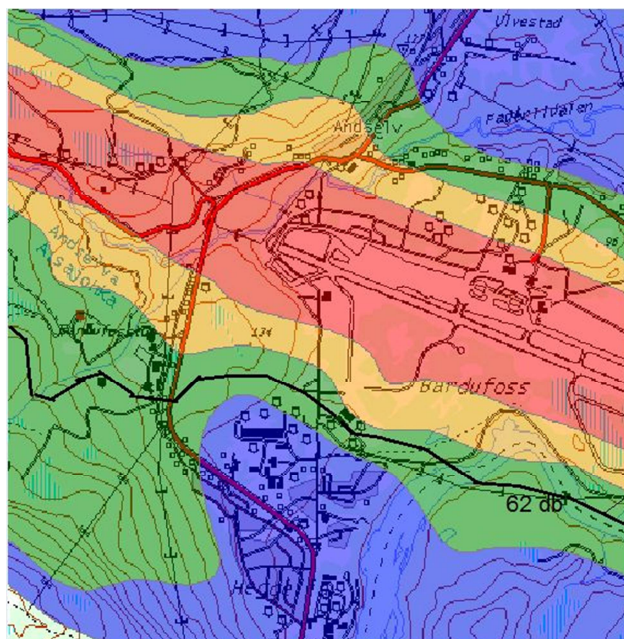


Helikopterbevegelsene ut fra hangarområdet ved P6 fordeler seg med ca 85 % mot vest over Bjørnåsen og ca 5 % i de tre andre retningene.

Planforslaget legger ellers ikke til rette for andre endringer for bruk av flyplassen, verken mht type fly eller omfang. Planens rammer for oppgradering av ulike tekniske bygg tilknyttet flydrift er omtalt tidligere i innledende del av dette kapittelet.

5.4 FLYSTØY

Gjeldende støykart (iht. tidl. forskrift T-1277) viser at en del av eksisterende leiranlegg, også kvarter, forlegning, messe og arealer for uteopphold ligger innenfor støyutsatt blå sone. Søndre del av Rusta, Heggelia, Vilje, Ola Rustens og Kapellveien ligger i denne blå sonen som skal vurderes mht. bygg for støyømfintlige bruk. Det vurderes ikke å være konflikter ift. planlagte tiltak i gjennomføringsplan.



Jfr. kart s 16

Omtrentlig avsetting av ny støygrense 62 dB (T-1244) (rød-gul sone) på støykart fra trafikk i 2004 T-1277, fire soner.

Støykartet for Bardufoss skal oppdateres i 2012 for nåværende og fremtidig trafikk. Grensen kan forventes noe endret ift. vist grense .

Flystøysone I

Ut i fra en totalvurdering må blå sone (sone ca 50 – 60 Lden) vurderes ved nybygging og ift. utvidelse av støyømfintlige anlegg (boliger, sykehus, pleieinstitusjoner, fritidsboliger, skoler og barnehager)

En omtrentlig overføring av støygrense iht ny forskrift T – 1442, er vist over i gjeldende støykart og ift. støysoner satt i 2004. Bygg med støyfølsom bruk skal iht. ny forskrift ikke tillates etablert innenfor sort linje som representerer rød sone med verdi 62 db/Lde. Det presiseres av en ny støyrapport er under oppstart og at den vil vise nye støysoner i samsvar med dagens forskrift. Den vil ta i seg veksten som pågår i helikopterbasen og flyplassens øvrige militære og sivil aktivitet og kan derfor bli avvikende fra den grensen på 62 dB som er satt i figuren over.

Det aktuelle området for utbygging iht. HGP omfatter Rusta og eksisterende helikopterbase. Planlagte nye kontorbygg, messe og særlig forlegninger som vurderes å være mest støyfølsomme skal oppføres utenfor sort linje (støygrense 62 dB) og vil kunne plasseres slik at de ytterligere vender bort fra støykilden/flyplassen. De nye hangarene, verksted, drift- og utdanningsbygg som legges nærmest de flyoperative arealene bør etableres slik at de utgjør en skjerm/vegg/støybuffereffekt i forhold til de øvrige bygningene i den søndre delen av leiren. I tillegg kan de nye støyfølsomme bygningene gjennom orientering og bevisst plassering av enkeltrom i bygningene oppnå ytterligere støyreduksjon.

5.5 TRAFIKKSTØY

For bebyggelsen langs E6, hvor årsdøgntrafikken varierer fra i underkant av 5000 biler til noe over 6000 oppe ved krysset med fv. 853, ligger bebyggelsen i første rekke fra veien i hovedsak i gul støysone. Bebyggelsen har imidlertid i hovedsak en "stille side" med et støyinnivå Lden lavere enn 55 dB på siden av boligene som vender vekk fra veien.

Forskjellen mellom dagens og fremtidig situasjonen etter en utbygging av nye Rusta leir vil samlet sett være den samme da det ikke er forventet endringer av trafikken på E6 som en konsekvens av den nye leiren.

Kapellveien får økt trafikk ved at en del funksjoner flytter fra nordre til søndre leir og fordi utenforliggende leiraktivitet og kontorvirksomhet i Heggelia flyttes inn i Rusta. Økningen i trafikkmengde er drøyt 50 % samtidig som tungtrafikkandelen forventes å øke fra 5 til 10%. Økningen i ekvivalentnivået, på grunn av trafikkøkningen fra 5 til 10% vil være 2 - 3 dB. Den endringen som trolig vil oppfattes som mest fremtredende vil være økningen i tungtrafikken som skyldes flytting av virksomheten fra Heggelia leir. Tungtrafikken som tidligere gikk direkte ut på E6 vil etter en etablering av nye Rusta leir nå måtte kjøre ut via Kapellveien.

5.6 LUFTFORURENSNING

Det er ifm reguleringsplan med konsekvensutredning utført en vurdering av konsekvensene av planlagt utbygging for områdets lokale luftkvalitet.

Det er ikke planer om å etablere virksomhet med utslipp til luft på planområdet. Det er derfor kun en økning i biltrafikken som vil være kilde til økte luftforurensinger som følge av tiltakene for planområdet. Det er gjort noen enkle beregninger med VLUFT 6.0 for vurdering av lokal luftkvalitet som følge av endringen i biltrafikken. Utslipp fra dieseldrevne kjøretøy og bruken av piggdekk bidrar til lokal forurensning fra forsvarsaktivitet. I henhold til Forsvarsbyggs Miljøreddegjørelse for 2010, er bilparken i Forsvarsbygg i forandring mot mer moderne, mindre og mer drivstoffeffektive kjøretøy. Etter hvert som bilparken fornyes vil utslippene reduseres.

Plantiltaket omfatter økt trafikk i Kapellveien. Støvberegningene er basert på trafikktellinger gjort av Forsvaret 17. og 23. november 2011 og 9 – 12. jan og 16 – 19. jan i 2012 i militære porter. Sivil og militær trafikk ellers i Kapellveien og Kapellkrysset er stipulert.

Iht. Avinor er utluftingen fra norske flyplasser så god at det ikke forekommer luftforurensning i stort omfang. Konsentrasjonene vurderes ut ifra dette, å være innenfor de anbefalte luftkvalitetskriteriene på Bardufoss.

5.7 FORURENSNING TIL GRUNN OG VANN

Til forurenset grunn lokalitetene (og bygg) er det knyttet en miljørisiko som må avklares i forbindelse med tiltak som grave- og byggevirksomhet. For flere av lokalitetene er det gjennomført miljøtekniske undersøkelser og det foreligger dokumentasjon i flere rapporter for Bardufoss flystasjon.

Innenfor planområdet vil det være mengder omdisponerte masser. Omdisponerte fyllmasser med ukjent opprinnelse kan være forurenset og det bør avklares med miljøprøver om de eventuelt er forurenset.

Brannøvingsfeltene på Bardufoss flystasjon er ikke kartlagt mht. forurensning av Polufluorerte organiske forbindelser (PFC). PFOS, den mest brukte, har i mange år vært brukt i en type brannskum. PFOS har gode egenskaper til bruk ved slukking av oljebranner. Stoffet er giftig og det akkumuleres i næringskjeden og brytes ikke ned i naturen.

5.8 VEGNETT, TRANSPORT OG TRAFIKKSIKKERHET

Endret organisering av Bardufoss leir og flystasjon rasjonaliserer og forkorter transport innen leiren og etablerer gangavstander innenfor leiren som vil føre til mindre kjøring.

Den planlagte interne flyttingen av avdelinger og aktivitet mellom de ulike deler av Bardufoss militære området vil i liten eller ingen grad påvirke trafikkmengdene på E6. De trafikale utfordringene er derfor knyttet opp mot adkomst fra overordnet vegsystem.

Alternative adkomster for tyngre kjøretøy over Bjørnåsen til Rustadhøgda og Sørreisa-krysset er vurdert. Av militære, drift- og landskapsmessige hensyn, er etablering av adkomster her ikke videreført. Adkomster i nord, nordøst og vest, vil videreføres slik de foreligger og benyttes tilsvarende dagens bruk.

Endring av adkomstsforholdene gjennom intern flytting og fortetting ved tilflytting utenfra av virksomhet i Heggelia leir og fra administrasjonsområdet til Rusta, innebærer at bruken av dagens hovedadkomst øker.

Sammenlignet med dagens situasjon er det beregnet at trafikkmengden i Kapellvegen vil øke med drøyt 1100 kjøretøyer pr. døgn sum i begge kjøreretninger. Dette representerer en økning på drøyt 50%.

Den økte trafikken mellom E6 og Kapellvegen forutsetter en utbedring av krysset. Kapell-krysset flyttes om lag 100m mot syd og etableres som en rundkjøring.

Det nye Kapell-krysset vil ha en betydelig kapasitetsreserve og trafikkavviklingen i krysset vil derfor være meget god. Planlagte prinsipper som i skissen under, legges til grunn for etterfølgende detaljprosjektering og byggeplaner;



Prinsippskisse for Kapell-krysset

Av hensyn til trafiksikkerheten utbedres også adkomsten befalsområdet gjennom etablering av en passeringslomme på E6 for å hindre opphopning av trafikk i bakken;



Prinsippskisse for passeringsfil på E6 ved befalskvarter

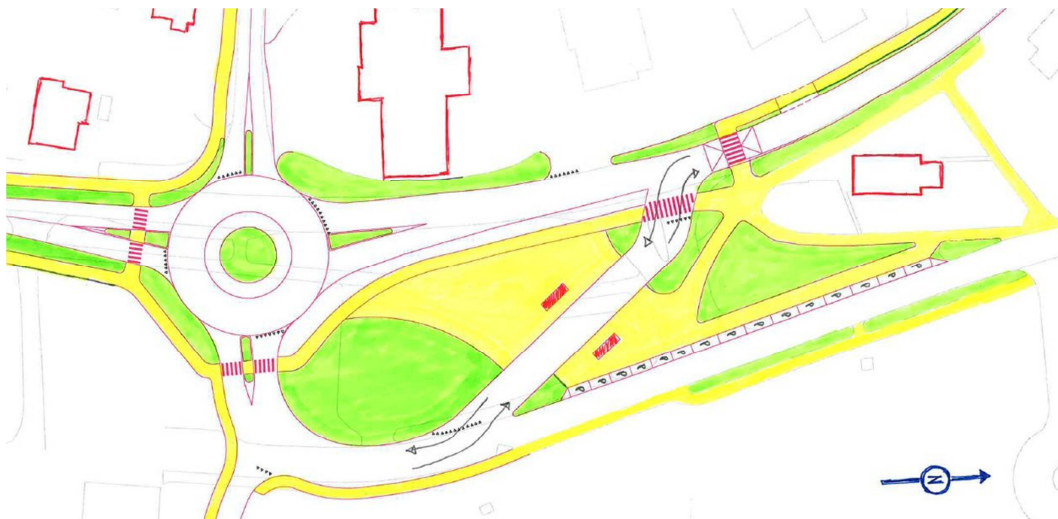
Tilbud til gående og syklende og kollektivtrafikk

Den eksisterende gangkryssingen over E6 ved befalsområdet utgår i forbindelse med etablering av passeringslomme. Kryssing av E6 ved Bisa skjer ved undergang og via gangfelt til boligområdene på begge sider av europaveien. Det er foreslått etablert en ny gangkryssing over E6 umiddelbart syd for rundkjøringen i Kapellkrysset.

Den lokale kollektivgruppen har etter møte 12.01.2012, vurdert plantiltaket i forhold til bussholdeplasser og gitt innspill. Det er skissert ulike løsninger for plassering av busslommer mellom befalsområdet, Bisa og ny rundkjøring i både sør- og nordgående retning som er vurdert av alle parter. Kollektivgruppen anbefalte at holdeplassene ved Bisa ble opprettholdt når stoppene ved befalsutkjøringen ble fjernet.

En av skissene (K8 - under) viste en løsning med en terminalløsning med stopp for busser i begge kjøreretninger nord for rundkjøringen. Kollektivgruppen vurderte denne som den beste holdeplass-løsningen for å unngå unødig gangkryssing av E6. Løsningen ville gi tosidig stopp både ved Bisa og i Kapell-krysset og medføre at et stopp i sørgående retning på motstående side av kapellet kunne unngås.

Forsvarsbygg og Forsvaret vurderte denne holdeplassløsningen i forhold til Forsvarets behov for å opprettholde parkeringsareal både for det militære idrettsanlegg og for kapellet nær krysset. En vurdering av dagens busstrafikk og kollektivtilbudet i Indre/Midt-Troms som er relativt beskjedent, støttet opp under vurderingen at en terminalløsning ved kapellet syntes unødvendig arealkrevende.



Det foreslås med bakgrunn i Forsvarets arealbehov for parkering, at den løsningen som er mest lik dagens løsning videreføres (K1 -under).



Et busstopp på motsatt side av kapellet for sørgående trafikk er også vurdert under prosessen, men er frafalt og anbefales ikke av SVV. E6 er buet på dette strekket og fører til at sikten ikke blir tilfredsstillende. Det er søkt etter mulig plassering av hensyn til sikt, men det er vurdert at avstanden til Bisa fra kapellet på ca 200 meter, er så kort at det ikke er hensiktsmessig å etablere et ekstra stopp mellom Bisa og bensinstasjonen. På denne strekningen er det heller ikke gangnett som forbinder bakenforliggende boligater. Dette innebærer at det nye krysset foreslås med kun en holdeplass for nordgående busser.

For å redusere avstanden mellom sørgående stopp ved Bisa og etablert stopp sør i Heggelia, foreslås det at SVV og kommunen under detaljprosjekteringen av veganlegget, vurderer å etablere et nytt stopp så tett opptil den nye rundkjøringen som mulig. En ny holdeplass som skissert under, sør for rundkjøringen får en avstand til sørgående stopp ved Bisa på ca 500.



De fire bussholdeplassene som videreføres og etableres i området, synes å ha god, hensiktsmessig og trafikksikker tilknytning til tilgjengelig og benyttet gangnett inn i boligområdene på begge sider av E6. Avstanden mellom holdeplassene og til omkringliggende boligater synes akseptabel.

Etter innspill fra Avinor og SVV er det også regulert fortau - gang/sykkelveg - langs RV 853 som er den sivile adkomstvegen til flyplassen, for å øke trafikksikkerheten og bedre innkjøringen til Bardufloss Lufthavn og omkringliggende virksomhet,

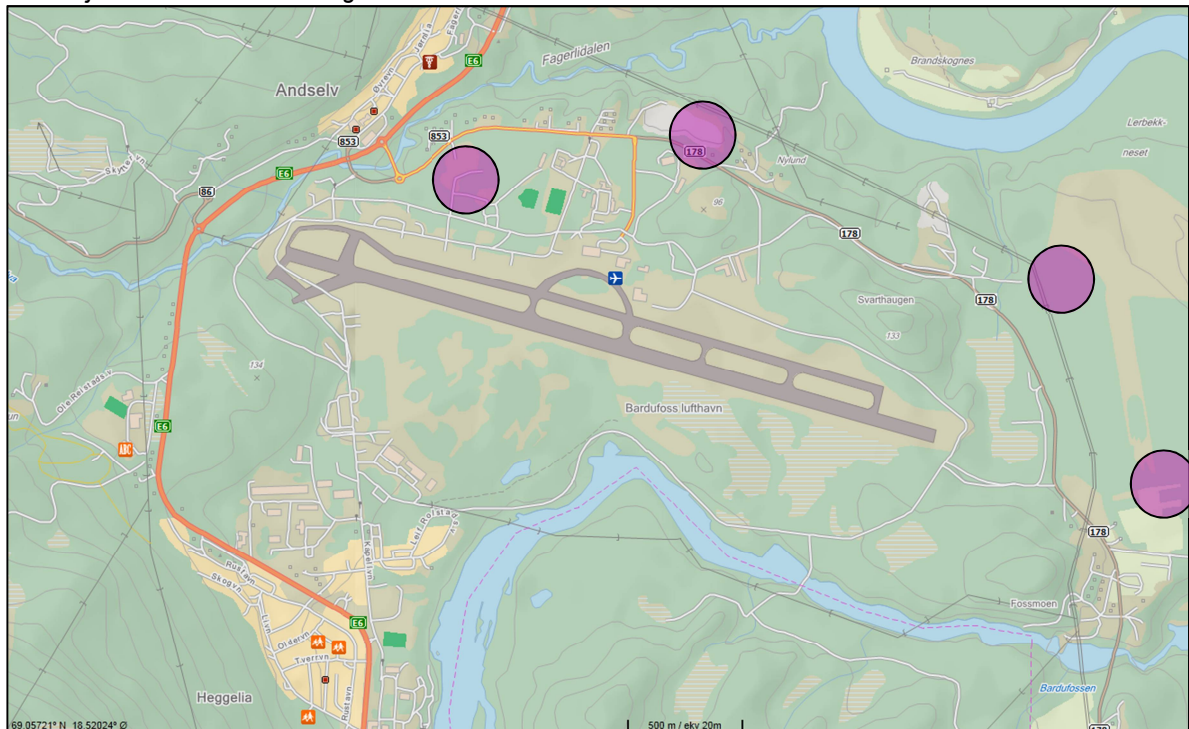
Alternative atkomster

Tilgjengelige alternative atkomster

De eksisterende atkomstene via interne militære veger på nordvestsiden, nord- og østsiden av flyplassen benyttes som alternative atkomster til hovedatkomsten via porten i Kapellvegen. Disse atkomstene vil kun unntaksvis bli benyttet og har som hensikt å være avlastningsveier i særlige tilfeller med høy aktivitet, eventuelle besøk/øvelser og stor trafikk i leiren.

Flyplassen skal av drifts- og sikkerhetsmessige årsaker ha et vegnett rundt hele baneanlegget. Det er dette veinettet som også vil bli benyttet av avdelingene som er lokalisert i og blir flyttet til Rusta leir.

Illustrasjon som viser lokaliseringen av de alternative atkomstene markert i rosa.



Under arbeidet med Helhetlig gjennomføringsplan – HGP fase II, ble det vurdert at en alternativ adkomst over Bjørnåsen til Rustadhøgda kunne etableres for at man ved store øvelser kunne benytte denne adkomsten for å avlaste Kapellveien. Forsvaret har under reguleringsarbeidet revurdert denne muligheten og gått bort i fra den med bakgrunn i planlagt drift, port/vaktordninger samt vanskelig bratt terreng over Bjørnåsen, spesielt vinterstid. Det samme gjelder for det alternativet som er foreslått av Statens vegvesen over Bjørnåsen og ut på E6 ved Sørreisa-krysset.

En atkomst til/fra E6 ved Rustadhøgda eller «Sørreisa-krysset» er frafalt av militære hensyn.

Begge kryssløsningene over Rustadhøgda, ville i tillegg medføre ut-/innkjøringer på et vegstrekk som allerede er utfordrende og tungt trafikalt belastet. Krysset på Rustadhøgda har en uheldig lokalisering ift. sikt. Ut- og innkjøring på E6 på høydedraget og fra Heggelia og Sørreisa-krysset over høyden medfører ofte at tynge kjøretøy mister fart og at køer genereres. Eksisterende kryss på toppen bør omarbeides og ville vært påkrevet ved etablering av en militær tilslutningsvei.

5.9 SAMFUNNSFORHOLD, FRILUFTSLIV OG STEDSUTVIKLING

Helhetlig gjennomføringsplan HGP legger ikke opp til umiddelbar avhending av militære områder. Arealdisponeringen i HGP videreføres i område-reguleringen, dette innebærer at ingen arealer frigis ifm. tiltaket. Per dato og på sikt er det vurdert at Heggelia leir kan bli avhendet.

HGP håndterer flytting av enheter som i dag ligger innenfor leiren i nord til Rusta, primært administrativ aktivitet, og virksomheter utenfor leiren som skal flyttes inn i Rusta. Utenfra planlegges administrative stab-/støttefunksjoner og Sambandsbataljonen flyttet fra Heggelia og inn i Rusta leir.

Samlingen innenfor Rusta leir medfører endringer i trafikkmønsteret som får virkninger for det sivile samfunnet utenfor. Dette vurderes med utgangspunkt i de valgte veg- og adkomstløsninger. Kapellveien opprettholdes som hovedadkomst for Bardufoss leir og flystasjon. Ifm større øvelser og kolonnekjøring, vil eksisterende porter i nordvest – nord og nordøst bli benyttet for å begrense tungetrafikken ut fra Rusta.

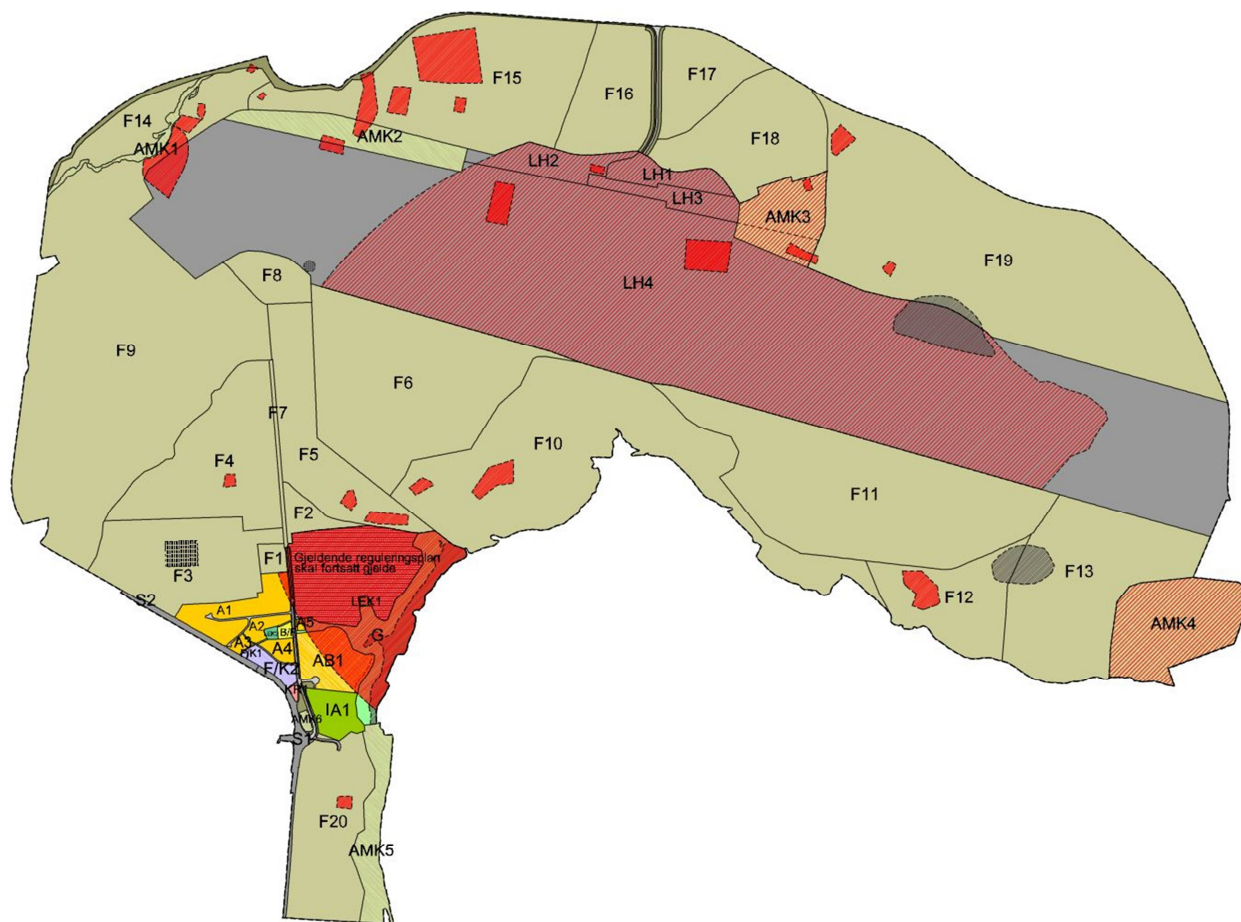
Trafikk og veiforhold, trafiksikkerhet og forholdet til barn og unge i denne sammenheng omtales under temaet trafikk i planbeskrivelsen og i en egen trafikkutredning.

Tyngdepunktet i Bardufoss leir vil trinnvis bli flyttet til Rusta – Heggelia.

Heggelia innehar detaljhandel og næringsaktivitet i tillegg til at kommunens kultur-/flerbrukshus med sivile og militære tilbud og tjenester – Istindportalen er lokalisert nær Kapellkrysset, her ligger også kapellet som benyttes til militære og sivile formål. Heggelia som område har et potensial for sentrumsutvikling ved avhending av Heggelia leir til sivil aktivitet. Per i dag foreligger innen konkrete planer verken i kommunen eller hos Forvaret for Heggelia, uavhengig av om leiren videreføres i forvarets eie eller avhendes.

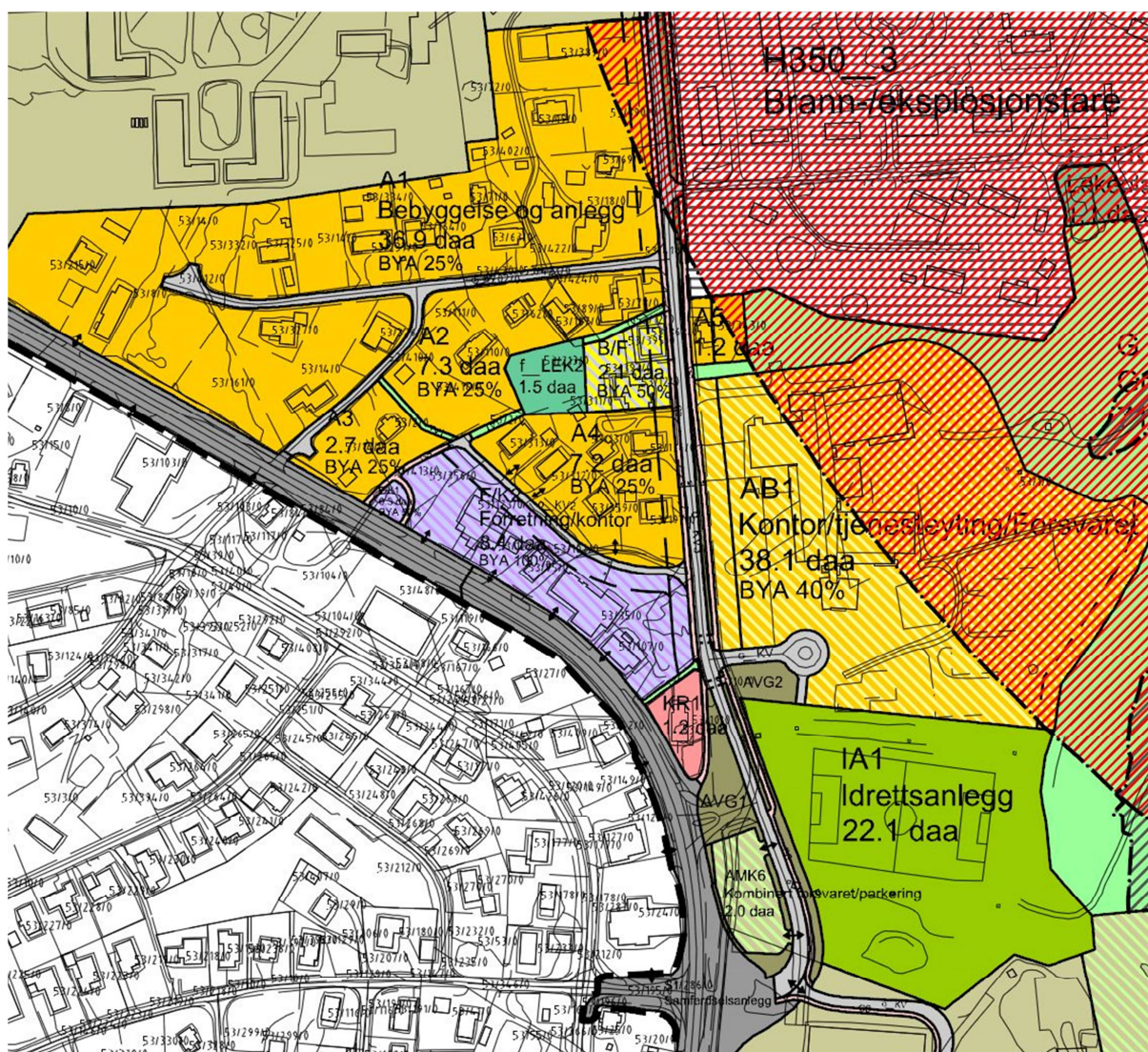
Planforslaget åpner for at Forsvaret og kommunen etter avtale, kan benytte et areal utenfor leiren langs Barduelva, til grønnstruktur og allment turdrag. Ved å flytte leirgjerdet som i dag går ut i elva til langsmed leiren oppå bredden, kan elvebredden benyttes for turgåing mellom søndre Heggelia og Istindportalen.

5.10 REGULERINGSKART



BARDUFOSS LEIR OG FLYSTASJON - OMRÅDEREGULERING MED KU

A	anlegg/boliger	S	samferdselsanlegg
KR	kirke	KV	kjøreveg
IA	idrettsanlegg	FT	fortau
LEK	lekeplasser	GS	gang-/sykkelveg
AB	annet byggeformål	AV	annen veggrunn
B/F	bolig/forretning	LH	lufthavn
F/K	forretning/kontor	PP	parkeringsplass
G	grønnstruktur	F	forsvaret
TV	turveger	AMK1	komb. forsvaret/annet
			hensynssoner



Utsnitt av plankartet; Kapell-krysset, Kapellveien og adkomst til Rusta leir.

6. Virkninger av planforslaget

Event. avbøtende og kompenserende tiltak

Rammene for planarbeidet er nedfelt i planprogrammet. Utredningsbehovet for områdereguleringen er knyttet til hovedgrepene i Forsvarets fremtidige planer i leiren; arealbruksendringer, utbygging, fortetting og endret ferdselsmønster. Utredningene er iht. planprogrammet begrenset til det som er nødvendig for;

- å finne gode løsninger for ny leir og andre byggeformål for Forsvarets virksomhet i området, og
- å gi dekkende beskrivelse av konsekvenser av tiltakene

Iht. vedtatt planprogram skal følgende temaer omtales og vurderes:

- Naturlandskap og biologisk mangfold
- Kulturminner/-miljø og energi
- Støy og luftforurensning
- Utslipp til vann og grunn
- Vegnett, transport og trafiksikkerhet
- Samfunnssikkerhet
- Samfunnsforhold, friluftsliv og stedsutvikling

Temaene trafikk/veg, samfunnssikkerhet, støy og luftforurensning, er utredet særskilt og vedlagt, hhv som utredning 1, 2, 3 og 4. En beskrivelse av registrerte forurensede områder er også vedlagt (nr 4).

6.1 BEBYGGELSE, KULTURMINNER/-MILJØ OG ENERGI

Bebyggelsesstruktur og fortetningspotensiale

Det kompakte sentralområdet har et utvidelsespotensial som sikrer framtidige behov. Strukturen fra den opprinnelige leiren kan videreføres og sikrer gode betingelser for en trinnvis utbygging av Bardufoss Leir.

Løsningen som HGP foreslår, viser en kompakt base med korte avstander og gode forbindelser mellom de ulike delene. Leiren struktureres av dagens veiforbindelser og er inndelt i fly- og landside og har felles adkomst-/vakt-/messeområde. Det er lagt vekt på en tydelig organisering og en samlet identitet i den forslatte løsningen. Utbyggingen kan gjøres i etapper og skal fungere godt i hele utviklingsperioden.

Bygningsvolumer, landskapsprofil og forhold til nabobebyggelse

Rusta leir ligger skjermet fra øvrig sivil bebyggelse, med "grønne" buffersoner som skal beholdes og forsterkes, og på en flate som gjør at utbyggingen vil endre landskapsbildet i liten grad. I tillegg, skal eksisterende byggehøyder opprettholdes i planforslaget. Det gjør at utbyggingen ikke vil påvirke områdes landskapsprofil eller forringe solforhold til naboeiendommer.

Estetikk

Området vil bli opparbeidet med utearealer og bebyggelse med god arkitektonisk utforming og helhetlig preg, slik at området framstår som en harmonisk helhet i omgivelsene.

Planbestemmelser og den tilhørende formingsveiledningen som er innarbeidet i bestemmelsene, ivaretar hensyn til god estetisk og helhetlig utforming, og hensyn til omkringliggende bebyggelse og landskap.

Kulturminner/-miljø

Registrerte verneverdige bygg i verneklasse 1 omtales i gjennomføringsplanen, de er alle tilknyttet en samling av ammunisjonslagre og er ikke markert i plankartet. Dette gjelder også bygg og installasjoner fra "Kald krig perioden". Riksantikvaren (RA) er gjennom Landsverneplanen kjent med at graderte anlegg er registrert og aksepterer at ytterligere opplysninger ikke vil bli gitt med henvisning til at informasjonen er unntatt offentlighet. Vedrørende bevaringsverdig miljø eller anlegg anført av Kulturetaten i Troms, bekrefter RA at registreringsplikten er oppfylt gjennom Forsvarets Landsverneplan. Ingen av disse anleggene kommer i berøring med planlagte tiltak i helhetlig gjennomføringsplan eller i reguleringsplanen.

Energi og miljø

I Rustad/Heggelia er de fleste tunge og energikrevende bygg slik som kaserner, undervisningsbygg, verksteder og hangarer, tilknyttet fjernvarmeanlegget. Det er ikke systematisk etterisolert bygg for å spare energi, men tiltak blir gjort løpende i forbindelse med rehabilitering.

Forsvarsbygg etablert i 2009 nye og fremtidsrettede målsettinger for perioden 2010 – 2014 på områdene energieffektivisering og klimagassutslipp. Dette innebærer at utslipp av CO₂ fra egen bruk av fossilt brensel til oppvarming av bygningsmassen skal være tilnærmet null i 2014 og at totalt energiforbruk skal reduseres med 30 % sammenlignet med 2008.

Nye bygg skal fra 2014 bygges i henhold til energiklasse A.

Det er også målsatt at alle administrative kjøretøy skal være el eller hybrid fra 2014. Forsvarsbygg ønsker gjennom disse målsetningene å bidra til en bransjeutvikling i miljøriktig retning.

6.2 NATURLANDSKAP, BIOLOGISK MANGFOLD OG NATURMANGFOLD

Naturlandskap

Virkningene av tiltak i militærleiren på landskapet vurderes ut fra tiltakenes lokalisering, dimensjon/skala og utforming. Landskapsrommet er stort og åpent. Leiren og flyplassen bruker allerede store areal. Den store skalaen i landskapet og den klare innrammingen av det store landskapsrommet rundt leiren og furumoen som flyplassen ligger på, gjør at konsentrasjonen av leiren vil forankres godt i landskapet.

Gjennom Helhetlig gjennomføringsplan og en egen formingsveileder, stilles det krav til Forsvaret og Forsvarsbygg ifm. planlegging og gjennomføring.

Det stilles krav til terrengtilpassing og det er satt byggegrenser som skal hindre uheldige terrenginngrep. Kravene til bearbeidelse av terreng og innrammingen av leiren i en grønn buffer, omfatter hvordan vegetasjonen skal bevares, repareres eller suppleres, medfører at tiltakene samlet sett vil harmonere godt med landskapets skala. Krav til bevaring og tilplanting vil være gunstig for den flate delen som leiren lokaliseres til.

Krav i formingsveilederen har blitt innarbeidet i bestemmelsene. Oppbrutte fragmenter av vegetasjon, særlig gjennom Rusta leir og helikopterbasen, skal bindes sammen. I områdene som ikke omfattes av krav til utomhusplan, skal vegetasjonen ivaretas gjennom vedlikehold og nyplanting. Også her skal det dokumenteres hvordan vegetasjonen ivaretas eller hvordan vegetasjon som fjernes eventuelt erstattes. Det stilles også krav til at områder som tas ut av bruk, skal tilbakeføres til en naturlig situasjon.

I tillegg stilles det materialkrav til bebyggelsen som skal sikre en enhetlig utformet bebyggelse med gode kvaliteter og et uttrykk tilpasset omgivelsen. Dette fremhever de kvalitetene som finnes i området og bøter på skader i vegetasjon slik at leiren forankres bedre visuelt i landskapet enn den gjør i dag.

Forvaltningsrådene i rapport om biologisk mangfold (2005) er innarbeidet i bestemmelsene.

Utenfor militært område settes det krav til at vegetasjon/trær som fjernes ved etablering av nytt kryss i Heggelia, skal erstattes ved at et større grønt-/parkareal ved kapellet opparbeides. Nyplanting og fortetting av trær/hekk langs Kapellveien kan være et miljøtiltak som kompenserer for økt trafikk.

Vurdering i forhold til naturmangfoldloven

De miljømessige prinsippene i naturmangfoldloven §§ 8 – 12 skal legges til grunn ved utøvelse av offentlig myndighet. Vurderinger opp mot de enkelte bestemmelsene er gjort;

Til § 8 om kunnskapsgrunnlaget: Det foreligger god og oppdatert dokumentasjon av naturtypelokaliteter og arter og naturtyper i planområdet. Ref. Biologisk mangfold rapporten fra 2005 som fortsatt har gyldighet. Dokumentasjonen vurderes å være et godt grunnlag for reguleringsplanen.

Til § 9 om føre-var-prinsippet: Dokumenterte naturverdier er foreslått sikret med hensynssone i plankartet og bestemmelsene. Siden kunnskapsgrunnlaget er godt, er konsekvensene av tiltaket i forhold til naturmangfoldet godt kjent. Kunnskapsgrunnlaget vurderes som tilstrekkelig, slik at det er liten fare for at tiltaket vil ha store og ukjente negative konsekvenser for naturmangfoldet.

Til § 10 om økosystemtilnærming og samlet belastning: Planlagte tiltak i planområdet, og de rammer for utbygging og aktivitet som planforslaget åpner for, berører i hovedsak områder som allerede er bebyggt eller i bruk til ulike formål for Forsvaret. Fortetting, tekniske bygningskrav, muligheter for mer energigivende drift og redusert intern kjøring, bidrar til at den samlede belastningen for naturmiljøet i og ved planområdet vurderes å bli liten og uendret. Revegetering og tilvekst er planlagt både i fortetningsområder og i områder som tas ut av militær bruk.

Til § 11 om at kostnadene ved miljøforringelse skal bæres av tiltakshaver: Generelt strengere lovverk og planforslaget forutsetter tiltak mot ny forurensning samtidig som det forutsettes at dersom det skal foretas utbygging eller andre inngrep i grunn med kjent forurensning må dette fjernes eller sikres tilfredsstillende.

Til § 12 om miljøforsvarlige teknikker og driftsmetoder: Det er forutsatt at de mest miljøforsvarlige teknikker legges til grunn ved utbygging og drift av nye bygninger og anlegg.

Forsvarsbygg har utviklet metoder og kompetanse på restaurering av naturskader. Våren 2010 ble Håndbok for forebygging og rehabilitering av natur- og terrengskader lansert. Håndboken er et samarbeid mellom Forsvarsbygg, Direktoratet for naturforvaltning, Norges vassdrag og energidirektorat og Vegdirektoratet, med Forsvarsbygg som initiativtaker.

6.3 LUFTFORURENSNING

Lokal luftforurensning fra vegtrafikk, særlig svevestøv (PM_{10}) og nitrogendioksid (NO_2) kan være et problem i større byer eller tettsteder med stor trafikk eller luftstagnasjon. Luftforurensning kan gi og forverre luftveislidelser, videre medføre økt risiko for kreft og hjerte- og karsykdom. Eksponering gir generelt økt sykkelighet og dødelighet. I tillegg kommer redusert sikt, skitt og redusert trivsel.

Nitrogenoksider (NO og NO_2 , summen er NO_x) dannes ved forbrenninger av fossile brenslers ved høye temperaturer. Eksos inneholder NO_x -gass. NO reagerer med bakkenært ozon og danner NO_2 og det er NO_2 som er helseskadelig. I tillegg genererer vegtrafikk utslipp av klimagassen CO_2 . Vegtrafikk står for ca. 20 % av NO_x utslippene og nesten 20 % av klimagassutslippene i Norge. Svevestøvforurensningen kommer både fra utslippet av partikler i eksosgass og fra vegdekkeslitasje og oppvirvling av støv fra vegbanen.

Det er ikke planer om å etablere virksomhet med direkte utslipp til luft på planområdet. Det er derfor en endring i kjøretrafikken som vil være hovedkilden til økte luftforurensninger som følge av tiltakene for planområdet. Utslipp fra dieseldrevne kjøretøy og bruken av piggedekk bidrar til lokal forurensning fra forsvarets aktivitet. I henhold til Forsvarsbyggs Miljøredegjørelse for 2010, er bilparken i Forsvarsbygg i forandring mot mer moderne, mindre og mer drivstoffeffektive kjøretøy, gjennom denne fornyelsen vil utslippene reduseres.

Flytrafikk

I henhold til Avinor er utluftingen fra de fleste flyplasser i Norge så god at det ikke forekommer luftforurensning i stort omfang. Konsentrasjonene er vurdert å være innenfor de anbefalte luftkvalitets-kriteriene og er så lave at det ikke utløser krav til overvåking eller tiltak etter forurensningsforskriften.

Anleggsaktivitet

I forbindelse med anleggsvirksomhet vil det genereres normalt utslipp til luft for slikt arbeid. Utslippet vil være støv og eksos fra anleggsmaskiner. Støvflukt i forbindelse med anleggsarbeider vil alltid kunne oppstå ved gitte arbeider og vær-situasjoner.

Avbøtende tiltak for støvflukt for anleggsperioden vil være støvdemping ved bruk av vann ved utfylling, vanning ved riving av eventuelle riveobjekter og vanning av dekker i kjørebane på byggeplassen. Vaskeanlegg for å spyle kjøretøy før utkjøring av anlegget kan vurderes. Lukkede/tildekket lasteplan ved transport av masser som støver bør også vurderes. For å unngå en unødvendig reduksjon av den lokale luftkvaliteten, anbefales det å forby unødvendig tomgangskjøring på anleggsområdet.

Vegtrafikk

Det er utført beregninger av luftforurensning langs med vegene i området rundt og i planområdet for dagens situasjon og med trafikk tall framskrevet drøyt 20 år. Beregningene er utført med VLUFT 6.0 for

NO₂ og PM₁₀ som en funksjon av ÅDT, dimensjonerende hastighet, andel tungtrafikk og geometri. Konsentrasjonene beregnes på gatenivå ved hjelp av spredningsmodeller for åpne veger og gaterom. Se delutredningen «Utredning 4 – Luftforurensning» for mer detaljer.

Beregningsresultatene for lokal luftkvalitet som følge av vegtrafikk i Bardufoss viser at det er liten forskjell mellom 0-alternativet og tiltaksalternativet.

5 meter fra vegen og for samtlige bygninger er grenseverdiene i Forurensningsforskriften, nasjonale mål og luftkvalitetskriteriene for NO₂ overholdt. Dette gjelder for både fremskrevet 0-alternativ og tiltaksalternativet.

For svevestøv overskrider de beregnede maksimalkonsentrasjonene 5 meter fra vegen grenseverdien i Forurensningsforskriften, de nasjonale målene og luftkvalitetskriteriene for områder langs E6. Dette gjelder både 0-alternativet og tiltaksalternativet. Men krav i Forurensningsforskriften og nasjonale mål er fastsatt slik at et antall overskridelser av grenseverdien årlig er tillatt. Antall overskridelser er beregnet til mindre enn 7 overskridelser årlig. Dette betyr at krav i nasjonale mål overholdes. Krav i Forurensningsforskriften, som er mindre strenge enn nasjonale mål, overholdes med god margin.

Klif og Folkehelseinstituttets luftkvalitetskriterier for svevestøv overholdes ikke for alle områder langs Kapellveien, men kravene i Forurensningsforskriften og de nasjonale målene overholdes.

Konsentrasjonen avtar raskt med økende avstand fra vegen, og dette betyr at kravene for lokal luftkvalitet høyst sannsynlig vil overholdes for samtlige boliger i planområdet både for 0-alternativet/dagens situasjon og tiltaksalternativet.

Konsekvensen av tiltaket for lokal luftkvalitet vurderes til ubetydelig.

6.4 FORURENSNING TIL GRUNN OG VANN

Konsekvenser for fremtidig utvikling

Det er registrert 32 lokaliteter på Forsvaret sine arealer i Bardufoss, hvorav 24 lokaliteter ligger innenfor planområdet. Områdene er registrert både i Klima- og forurensningstilsynet (KLIF) og i Forsvarsbygg sin database. Funnene omfatter materiale fra teknisk materiell, bygningsavfall, olje, metall, jernskrap, krigsetterlatenskaper og piggråd. Det er stort sett ikke observert synlig avfall.

Hvorvidt den fremtidige utviklingen av området medfører konflikter i forhold til forurensede arealer avhenger av tiltakene. Ved gjennomføring av planen vil en kunne gjennomføre opprydding i og sikring av forurensede masser i området som berøres av enkelttiltak, enten ved deponering i egnet deponi eller sikring lokalt.

Tiltak

Dersom det blir masseoverskudd i forbindelse med utbyggingsprosjekter vil det bli behov for å kjøre masser til godkjent mottak dersom massene er forurensset. Følgende strategi i forhold til håndtering av masser gjelder;

- Ren urørt leier, stein og pukk håndteres som rene masser med fri disponering, men med ønske om stor grad av gjenbruk lokalt.
- Vesentlig forurensede masser graves opp og leveres til godkjent mottak for forurensede masser. Vesentlig forurensede masser defineres på dette stadiet som masser i tilstandsklasse 4, 5 og masser som betegnes som farlig avfall jf. KLIF veileder TA-2553/2009. Risikoavklaringer kan gi åpning for bruk av klasse 4 og 5 innenfor tiltaksområdet.
- Lettere forurensede masser legges til mellomlagring og tilbakefylles lokalt dersom det er ønskelig og behov. Lettere masser defineres på dette stadiet som masser i tilstandsklasse 1-3 jf. KLIF veileder TA-2553/2009.

Det er i løpet av de 10 siste år gjennomført en rekke oppryddingstiltak på området ved og rundt flyplassen. Der det er gjennomført tiltak er arbeidet dokumentert i miljøtekniske rapporter og tiltaksplaner.

Til forurensset grunn lokalitetene (og bygg) er det knyttet en miljørisiko som må avklares i forbindelse med tiltak som grave- og byggevirkksomhet. Et miljøoppfølgingsprogram for prosjekteringsfasen der forurensset grunn og riving/flytting av gamle bygninger bør utarbeides for oppfølging og medtas i anbudsmateriellet for gjennomføring av hele tiltaket.

Det stilles ellers forskriftsmessige krav til at bygninger/anlegg, eksisterende og ny infrastruktur og skal sikre en miljøriktig håndtering av avfall/væske fra operativ drift så som spillolje, overvann og avisingsvæske ved oppsamling samt rensing.

6.5 TRAFIKKSTØY

Kapellveien får økt trafikk ved at en del funksjoner flytter fra nordre til søndre leir og fordi utenforliggende aktivitet og kontorvirksomhet i Heggelia flyttes inn i Rusta. Økningen i trafikkmengde på Kapellveien er ca 50 % samtidig som tungtrafikkandelen forventes å øke fra 5 til 10%.

Økningen i ekvivalentnivået på grunn av denne trafikkøkningen vil være 2 - 3 dB. De mest utsatte boligene vil dermed ha et støynivå som overskrider grenseverdien for gul sone med i overkant av 5 dB.

(Gul sone (lys og mørk) representerer 55-65 dB og rød sone område med over 65 dB. Ideelt sett skal det ikke ligge boliger i gul sone. For nybygg settes det normal krav til at boligene er sikret et utendørsareal oppholdsareal som ligger utenfor gul sone og at boligene har en «stille side»- fasade, som har lavere støynivå enn 55 dB).

Den endringen som trolig vil oppfattes som mest fremtredende vil være økningen i tungtrafikken som skyldes flytting av virksomheten fra Heggelia leir. Tungtrafikken som tidligere gikk direkte ut på E6 vil etter en etablering av nye Rusta leir i fremtiden måtte kjøre ut via Kapellveien.

I veiledningen til T-1442 er satt krav til at tiltak vurderes i de tilfeller økningen som følge av et tiltak er større enn 3 dB. Likeledes bør støyforholdene vurderes ved utvidelser som ikke gir merkbar økning av støynivået, men der støygrensene er overskredet selv før utvidelsen finner sted. Statens vegvesen har fått en aksept for en fortolkning av disse bestemmelsene slik at der det ikke gjennomføres tiltak på selve veien så er det ikke nødvendig å tilby tiltak på boliger der støynivået er lavere enn grenseverdien for rød støysone, dvs. Lden < 65 dB.

Ut fra denne fortolkningen vil det derfor **ikke være behov for å gjennomføre støytiltak for bebyggelsen langs Kapellveien.**

6.6 FLY- OG HELIKOPTERSTØY

Det er gjennomført beregninger av endret støybilde som følge av flytting av helikoptervirkksomheten, innfasing av nye helikoptre og økt aktivitet. Forutsetningene mht helikoptertype og flybevegelser er slik:

Helikoptertype	Dagens situasjon/førsituasjon	Framtidig situasjon
Bell 412	1441	1750
Lynx	926	0
NH90	0	2400
Samlet antall	2367	4150

Det er allerede i dag noe aktivitet med NH90, men dette er ikke lagt inn beregningene for dagens situasjon. Tidspunktet (året) for framtidig situasjon er avhengig av tempoet for innfasing av NH90, men en kan anta seinest 2020.

Vinterstid er det en del helikopteraktivitet i forbindelse med alliert trening mm. Omfanget varierer fra år til år. Disse flygningene er med i beregningsgrunnlaget i det omfang som er registrert for 2011.

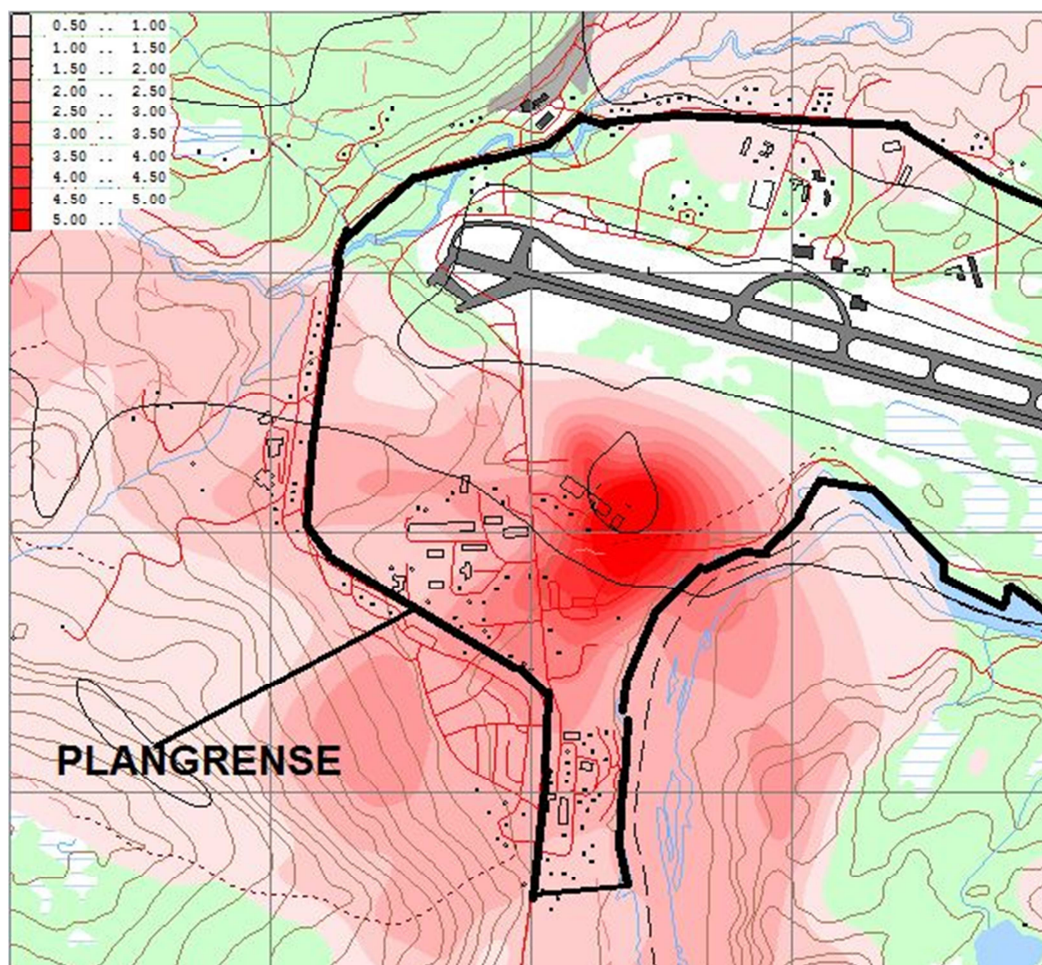
Beregningene er gjennomført for bygninger med støyømfintlig bruk. Det er kun boliger og skoler som er berørt, dvs ingen helsebygninger eller andre institusjoner. Beregningene omfatter døgnekvivalent nivå

(L_{ekv24}) og veid ekvivalentnivå (L_{den}), der flybevegelser på kveld og natt tillegges mer vekt enn bevegelser på dagtid. Beregningsresultatene er vist i nedenstående tabell.

Intervall dBA	Bolig, L_{den}		Bolig, L_{ekv24}		Skoler, L_{den}		Skoler, L_{ekv24}	
	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter	Før	Etter
50 – 55	117	134	55	79	0	2	3	3
55 – 60	24	47	7	28	3	3	0	0
60 – 65	0	3	0	0	0	0	0	0

Det må ut fra dette forventes en økning i antall boliger som blir utsatt for utendørs støynivå over anbefalte grenseverdi, som for flyplass er 52 dBA L_{den} . Økningen skyldes økt omfang på helikoptervirksomheten.

Videre er det beregnet endring i støynivå i arealene rundt flyplassen, med vekt på endring fra dagens situasjon. Beregningsresultatet framgår av nedenstående kart.



Kartet viser økte verdier i støynivå, beregnet i dB L_{den} , fra dagens situasjon til framtidig situasjon. Rusta er beregnet å få et økt støynivå på 1,5 – 2, 0 dBA, mens støynivået i boligområdene langs Kapellvegen kan øke med om lag 3 dBA.

Som redegjort for tidligere er støysonekartet for Bardufoss flyplass ikke oppdatert i hht gjeldende støyretningslinje. Dette vil bli gjort sommeren 2012. Inntil oppdaterte beregninger foreligger, er det ikke grunnlag for å gi nærmere vurderinger av betydningen av de økte støynivåene fra helikoptertrafikk alene. Eventuelle tiltak mot helikopterstøy må derfor vurderes når en samlet støyberegning foreligger.

OPPSUMMERING STØY

Gjeldende støyrapport av 2004 skal oppdateres i 2012 for fly- og helikopteraktiviteten på Bardufoss. Som anført under pkt. 6.6 har man per dato ikke oversikt over hele støybildet for lufttrafikk og kan ikke få gjort en tilfredsstillende vurdering av støykonsekvenser for planområdet – ei heller gi råd om eventuelle avbøtende tiltak, før en ny støyrapport for all luftaktivitet på flyplassen foreligger.

Det synes med bakgrunn i økt trafikkstøy i Kapellveien og foreliggende registreringer for helikopterstøy å være riktig at hele støybildet, for bil, fly og helikopter vurderes samlet da registrert og omtalt økt støy (bil og helikopter) grenser oppunder støybelastning som påkrever avbøtende tiltak.

I Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging, T – 1442, pkt. 3.2.4 omtales støy fra flere kilder. I et område hvor gul eller rød sone for flere støykilder overlapper, vil den totale støybelastningen være større enn nivået fra den enkelte kilde. I et slikt tilfelle kan det vurderes om det bør settes inntil 3dB strengere grenseverdir for ekvivalentnivå (gjennomsnittlig nivå for støy over en periode) for en/hver av støykildene for å sikre at samlet støybelastning ikke overskrider anbefalt nivå.

Jfr. støyforskriften kan det i forhold til eksisterende aktivitet og virksomhet samt oppført bebyggelse, være vanskelig å tilfredsstille støygrensene uten spesielle avbøtende tiltak. Avbøtende tiltak kan omfatte tiltak som a) reduserer støy ved kilden, b) skjerming nær kilden, c) skjerming nær mottaker, d) eventuelt flytting av støykilden innen et område, e) plassering og utforming av bygningsmassen og f) tiltak på bygning.

Eksisterende aktivitet og planlagt vekst og endring på flyplassen er viktig og nødvendig for både militære og sivile parter for å oppnå driftsmessig effektivitet og fordeler. Den militære aktiviteten for hæren og luftforsvaret på Bardufoss, samt den sivile trafikken over Bardufoss lufthavn representerer stor næringsverdi for kommunen og kommunen ønsker vekst i sivil trafikk, bl. a knyttet til charteraktivitet.

Flyplassen ligger midt i bygda og har både boliger og næringsarealer tettere inntil seg enn de fleste andre flyplasser i Norge med de ulemper dette medfører. Bardufoss har grodd til sammen med utviklingen av de militære områdene over tid, og sivile områder er relativt nylig blitt utbygd både nær flyplassen og langs E6. Samtidig ser man at kravene – og ønsker, til miljøkvaliteter har blitt styrket og skjerpet på en slik måte at avstanden mellom flyplassen, militær leir og sivile områder ideelt sett skulle vært langt større enn eksisterende lokalisering er – og naturlig nok også ville blitt i dag dersom man i dag sto i oppstarten av etablering av alle anleggene og boligområdene.

Med dette utgangspunktet bør Forsvarsbygg, Forsvaret, Avinor og Målselv kommune samles når ny støyrapport er ferdigstilt. I samråd bør de vurdere den samlede støybelastningen for planområdet og dersom påkrevet og nødvendig, finne eventuelle avbøtende og kompensierende tiltak, fysiske eller driftsmessige, som vil være tilfredsstillende for alle parter i forhold til fremtidig aktivitet og levekårsforhold.

6.7 VEGNETT/TRANSPORT OG TRAFIKKSIKKERHET

Flytting av virksomhet fra Heggelia til Rusta leir innebærer økt trafikkmengde i Kapellvegen. Flytting av virksomhet fra nordsiden av flystripa til sydsiden innebærer at Kapellvegen blir adkomst også for denne trafikken. Sammenlignet med dagens situasjon er det beregnet at trafikkmengden i Kapellvegen vil øke med drøyt 1100 kjøretøyer pr. døgn sum begge kjøreretninger. Dette utgjør en økning på drøyt 50%.

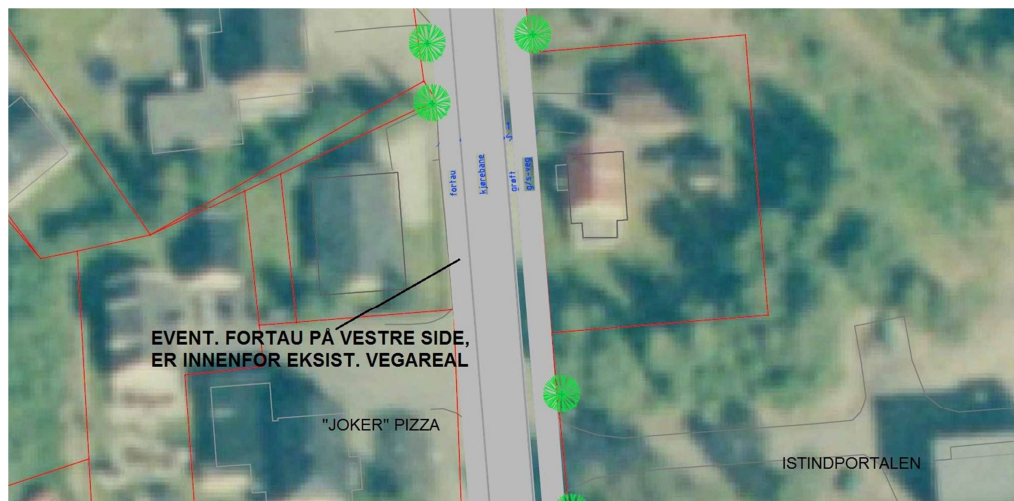
Den økte trafikken mellom E6 og Kapellvegen, samt forutgående utbygging/planlegging av Vilje boligfelt og igangsatte og planlagte prosjekter inne i leiren, forutsetter en utbedring av krysset ved kapellet. Kapellkrysset flyttes om lag 100m mot syd og etableres som en rundkjøring. Det nye krysset vil ha en betydelig kapasitetsreserve og trafikkavviklingen i krysset vil derfor bli meget god.

Etablering av ny høystandard bussholdeplass med universell utforming i nordgående i nordgående kjøreretning vil bedre forholdene for busspassasjerene. Brukerne av nordgående holdeplass ved Kapellkrysset får bedre forhold. Holdeplassen ved befalsområdet med busslommer i nordgående og sørgående kjøreretning, vil i samsvar med en vurdering av kollektivgruppen i Bardufoss, fjernes i samband med etableringen av passeringslomme. Brukerne av dagens bussholdeplasser ved befalsområdet får økt avstand, ganglengde og gangtid til nærmeste holdeplass.

Av hensyn til trafiksikkerheten utbedres den separate kjøreadkomsten til befalsområdet med etablering av passeringslomme på E6 slik at trafikk nordfra ikke stopper og skaper uheldig køsituasjon i bakken.

Dagens holdeplasser ved Bisa, for sør og nordgående busser opprettholdes, fra disse stoppene er det god og trygg tilknytning til boligområdene i Heggelia, Ola Rustensvei og Vilje. Det er disse stoppene som i hovedsak benyttes og gir grunnlag for at holdeplassene ved befalsutkjøringen kan utgå. Det forslås at vegvesenet sammen med kommunen under detaljarbeidet med veikrysset, vurderer muligheten for en ny sørgående holdeplass rett sør for rundkjøringen. Jfr. illustrasjon side 34.

Forholdene for gående og syklende endres gjennom planforslaget ved at skillet mellom myke og harde trafikanter blir tydelig. Trafikksikkerheten i tilknytning til kryssene og adkomstene med E6 forventes derfor bedret og vil slik kunne kompensere for økt trafikk.



I Kapellvegen kan det generelt gjennomføres tiltak for å bedre miljøet og trafikksikkerheten, - eventuelt beplantning, mindre leskjerming og fortau på vestre side av vegen, disse tiltakene er ikke påkrevet ut ifra det økte støynivået som endret trafikk genererer.

Jfr. Håndbok 017 Veg- og gateutforming, «B.2.2 Fortau» er fortau hovedløsningen for gående, og bør være tosidig så langt mulig. I boliggate med lav trafikk og fart 30 km/t som i Kapellveien, kan gående benytte kjørebane eller fortauet kan være ensidig.

Trafikk ut/inn av Bardufoss leir – som en stor arbeidsplass, medfører mer trafikk i Kapellveien enn hva man normalt finner i en boliggate. Tosidig fortau med gangfelt i mellom på naturlige krysningspunkt bidrar til tryggere ferdsel mellom kapellet og leirporten. Fortauet synes i sin helhet å kunne etableres på eksisterende veggrunn. Kapellveiens bruk kan karakteriseres som samleveg med bakgrunn i Forsvarets aktivitet og i sambruk med boligformål samt i forhold til det totale antall kjøretøysom daglig trafikkerer veien. Med denne bakgrunn synes et tosidig fortau å være et egnet kompenserende tiltak for økt trafikk. Detaljering av nytt fortau vil avklare om eksisterende trær inntil vegkanten kan bevares ved opparbeidelse av nytt fortau langs Kapellveien.

Nytt fortau på vestre side av Kapellveien som gir tosidig fortausløsning, er inntatt i reguleringsplanen.

For å øke trafikksikkerheter er det også regulert fortau - gang/sykkelveg - langs RV 853 som er sivil adkomstveg til flyplassen.

6.8 SAMFUNNSSIKKERHET - ROS

Plan og bygningsloven stiller krav om gjennomføring av risiko- og sårbarhetsanalyser ved all planlegging. En slik analyse er følgelig gjennomført også i denne planen. Målet med analysen er å gi en overordnet og representativ fremstilling av risiko for skade på 3. persons liv og helse, materielle verdier og ytre miljø i forbindelse med etablering av ny Bardufoss leir.

Analysen inngår som en del av grunnlaget for å identifisere eventuelle behov for risikoreduserende tiltak. Analysen er basert på offentlig informasjon, gradert materialet er ikke stilt til disposisjon for vurderingene. Analysen omfatter ikke hendelser knyttet til militærvirksomhet innenfor leiren. Dette forutsettes håndtert gjennom interne analyser, de systemer og regler tilknyttet HMS som forsvaret selv disponerer.

Den gjennomførte ROS-analysen viser at planområdet fremstår som lite til moderat sårbart for et representativt utvalg relevante hendelser. Det er identifisert noe forhøyet sårbarhet knyttet til fire hendelser. Disse er; Brann i bygninger, akutt forurensning, transport av farlig gods og større ulykke i forbindelse med luftaktivitet (fly, helikopter).

De fire hendelsene er nærmere vurdert i en detaljert hendelsesbasert risiko-vurdering. Denne viser at ingen av hendelsene utgjør en uakseptabel (rød) risiko. Alle hendelsene er - for minst en av konsekvens-kategoriene - vurdert å ha akseptabel risiko, men der ytterligere risikoreduserende tiltak bør vurderes.

Det er ikke identifisert risikoforhold knyttet til områdeplanen som tilsier at området ikke kan utvikles slik det legges til grunn for i planen.

Derimot er det gjennom sårbarhetsanalysen og risikovurderingen identifisert risikoreduserende tiltak som bør legges til grunn ved videre planlegging. Tiltak vil sikre at risikoforhold i området reduseres så langt dette praktisk mulig og hensiktsmessig. Nedenfor nevnte risikoreduserende tiltak er identifisert gjennom ROS-analysen. Disse bør inngå i den videre planleggingen og utviklingen av området:

- Dersom det i videre fremtidig utvikling av det militære området planlegges utbygging i nord og nordøstlig del av planområdet, bør det gjøres grunnundersøkelser for å identifisere avgrensingen av kvikkleireområdene.
- Et viktig tiltak for å redusere sannsynligheten for utgraving av arealer langs med elven i området er opprettholdelse av kantvegetasjonen.
- Forsvaret må ha en beredskap for evakuering av området ved dambrudd. Samtidig må forsvaret gjøre egne vurderinger ved utbygging av området basert på de opplysninger de besitter om denne type hendelse.
- Dersom det i forbindelse med videre prosjektering legges opp til at større bygningsarealer skal sprinkles, må det gjennomføres kapasitetsvurderinger av eksisterende ledningsnett. Vannkapasitet ved nye tiltak må avklares med kommunen.
- For hendelsen *brann i bygning*, bør det vurderes om arealer over andre etasje bør sprinkles som følge av manglende stige-kapasitet hos brannvesenet.
- Forsvaret må ha et stort fokus på transport av farlig gods og håndtering og sikring av slik type last.
- Det må være gode rutiner i forhold til varsling av akutt forurensning nær vannkilder.
- Det bør i den videre utviklingen og planleggingen av området gjøres vurderinger om det skal iverksettes ytterligere risikoreduserende tiltak for bedre å skjerme bygg som ligger innenfor sikringssone 3 til ammunisjonslagrene, jfr. krav i planbestemmelsene § 8.3.

6.9 SAMFUNNSFORHOLD OG STEDSUTVIKLING

Styrking av Bardufoss som regionsenter

Områdereguleringen er ikke forventet å endre strukturen i kommunen da arbeidsplasser flyttes internt i eksisterende leiområde eller flyttes utenfra hovedleir og inn i ny Rusta leir. Den planlagte oppbyggingen med tyngdepunkt i sør, kan bidra til å synliggjøre eller styrke områder som kan utvikles som regionsenter.

Avhending av Heggelia

Avhending av Heggelia leir vil innebære helt nye muligheter for stedsutviklingen i området, og vil også kunne påvirke utviklingen av senterstrukturen i kommunen. I den langsiktige utviklingsplan for Bardufoss leir er avhending av Heggelia leir anbefalt dersom ikke Forsvaret lenger har bruk for fasilitetene.

Kommune har igangsatt en prosess gjennom en forstudie til «Stedsutvikling Bardufoss». Forstudien foreligger og skal videreføres slik at kommunen kan treffe valg om utvikling og fortetting. Det sivile Bardufoss-området omfatter bebyggelsen langs E6 fra tettstedet Heggelia i sør til næringsområdet Andslimoen i nord. Midt i mellom ligger Andselv (gjerne omtalt Bardufoss). I forstudien er Andselv betegnet som Bardufoss sentrum. Kommunen har en meget spredt senterstruktur, med kommuneadministrasjonen på Moen, mens handel og annen service er konsentrert til Bardufoss sentrum og Heggelia. Mellom ligger Rustahøgda, som er et nærings-, skole- og idrettssenter. Per i dag peker utviklingen mot en ytterligere konsentrasjon av skoler og idrettsarenaer til Rustahøgda.

Heggelia og Bardufoss sentrum fremstår i dag som to mindre tettsteder. I stedsutviklingsstudien har fokus vært på Bardufoss sentrum (Andselv) og Andslimoen, mens utviklingsmuligheter i Heggelia ikke er vurdert. Kommunen har definert et forprosjekt som skal sette søkelyset på Bardufoss sentrum og Andslimoen for å avklare hvilke roller disse stedene skal ha. Gitt den usikkerhet omkring avhending av Heggelia som er beskrevet foran, synes det vanskelig å gjøre inngående vurderinger omkring et slikt tema annet enn å si at Heggelia leir utgjør et stort areal 170-180 daa som vil ha et potensiale som sivil utbyggingsområde.

Områdene nord for flyplassen

Forsvaret har fortsatt interesse for områdene nord for baneanleggene selv om flere funksjoner på sikt planlegges flyttet til Rusta. Helhetlig gjennomføringsplan HGP, anbefaler ikke at militære arealer avhendes da disse er vurdert viktige og vesentlige som buffersone (for aktivitet og vegetasjon) og er gunstige ift. støy fra flyplassen og fra annen militær aktivitet. Med denne bakgrunn er det ikke grunnlag for nærmere utredning av hva dette nordre området ville kunne bety for den kommunale senterstruktur.

Samfunnsmessige konsekvenser av endringer i vegløsninger, trafikkmønster og aktivitet

I vurderingen av virkninger for samfunnet utenfor selve leiren, anses oppvekstvilkårene for barn og unge forbedret gjennom tiltak som inngår i reguleringsplanen. Som omtalt i veg- og trafikktemaet vil tiltakene med vegomlegging og nytt kryss i kapell-området bidra til økt trafiksikkerhet for myke trafikanter gjennom et forbedret bevegelses- og kjøremønster. Som en del av dette øker fremkommelighet til kollektivtransport og gang/sykkel-veier.

For å øke trafiksikkerheten og bedre innkjøringen til Bardufoss Lufthavn og omkringliggende virksomheter, er det også regulert fortau - gang/sykkelveg - langs RV 853 som er den sivile adkomstvegen til flyplassen.

Som nevnt ifm. støy, bør en samlet støyvurdering gjøres så snart oppdatert flystøyrapport foreligger.

Friluftsliv

Plantiltaket og HGP legger ikke opp til endringer som medfører bortfall av arealer til allmenn benyttelse og friluftsliv. Grønnstrukturen mellom Vilje boligområde, søndre del av leiren (ved helikopterbasen) og Heggelia opprettholdes. Planbestemmelsene inntar en hensynssone i området som skal sikre at vegetasjonen beholdes for å hindre erosjon langs elvebredden.

Etter innspill fra FFO Målselv åpnes det i tillegg for at et belte mellom Heggelia leir og Barduelva, kan avsettes til turdrag. Elvebredden kan etter avtale mellom Forsvaret og kommunen benyttes som turområde for almen bruk hvis dette er forenelig og tilpasset Forsvarets behov. Tiltaket innebærer at militært gjerde flyttes og legges langs elva oppå elvebredden inntil dagens leirområde på flaten.

7 . Vedlegg

Trykte vedlegg

- 1. Plankart
- 2. Planbestemmelser
- 3. Beskrivelse av kartlagte forurensede lokaliteter
- 4. Temautredning 1 - Samfunnssikkerhet og sårbarhetsanalyse/ROS
- 5. Temautredning 2 – Trafikkløsninger/ferdsel/trafikksikkerhet
- 6. Temautredning 3 - Støy (biltrafikk)
- 7. Temautredning 4 - Luftforurensning
- 8. Helikopteraktivitet/trafikk og støy (v/ FB Futura og Sintef)

Utrykte vedlegg

- 1. planprogram
- 2. Innkomne merknader ved planvarsel og høring av planprogrammet.
- 3. Planvarsel
- 4. Høring av planprogram
- 5. Helhetlig gjennomføringsplan HGP fase II, versjon pr. 01.12.2011
- 6. Helhetlig gjennomføringsplan HGP fase 1B, versjon 29.09.2010
- 7. Formingsveileder for Bardufoss leir og flystasjon, versjon nov-11

TEGNFORKLARING		SOSI ver. 4.3	
AREALFORMÅL (PBL §12-5) BEBYGGELSE OG ANLEGG (PBL §12-5 nr. 1)			
	A Bebyggelse og anlegg (1001)		Fare, miljørisiko, forurenset grunn (390)
	KR Kirke (1184)		Hensyn, grønnsstruktur (540)
	IA Idrettsanlegg (1400)		Hensyn, naturmiljø (560)
	LEK Lekeplass (1810)		Hensyn, båndlegging etter kulturminneloven (730)
	AB Kontor, tjenesteyting/forsvaret (1900)		
	B/F Bolig/forretning (1801)		
	F/K Forretning/kontor (1810)		
GRØNNSTRUKTUR (PBL §12-5 nr. 3)			
	G Grønnstruktur (3001)		
	TV Turveg (3031)		
SAMFERDSELSANLEGG OG TEKNISK INFRASTRUKTUR (PBL §12-5 nr. 2)			
	S Samferdselsanlegg (2001)		
	KV Kjøreveg (2011)		
	GS Gang - / sykkelveg (2015)		
	AV Annen veggrunn-grøntareal (2019)		
	LH Lufthavn (2030)		
FORSVARET (PBL §12-5 nr. 4)			
	F Forsvaret (4001)		
	AMK1 Forsvaret/vassdrag (4900)		
	AMK2,3,4 Forsvaret/lufthavn (4900)		
	AMK5 Forsvaret/friluftsmål (4900)		
	AMK6 Forsvaret/parkering (4900)		
HENSYNSSONER (PBL §12-6 JF §11-8) SIKRINGS-, STØY- OG FARESONER (PBL §11-8 a)			
	PLANID Gjeldende reguleringsplan skal fortsatt gjelde (910)		
	H 350 Bestemmelse, sentralplass (91)		
	H 350 Fare, brann og eksplosjonsfare (350)		
		JURIDISKE LINJE- OG PUNKTSYMBOLER (JF. REGULERINGSBESTEMMELSENE)	
		Illustrasjon av planens begrensning (vist 1m utenfor juridisk plangrense) RpGrense sammenfaller med RpFormålGrense	
		Formålsgrense (RpFormålGrense)	
		Grense fareområde (RpFareGrense)	
		Grense bestemmelser (RpBestemmelseGrense)	
		Grense angitt hensynssone (RpHensynGrense)	
		Grense for båndlegging (RpBåndleggingGrense)	
		Byggegrense (1211)	
		Regulert senterlinje (1221)	
		Frisiktlinje i vegkryss (1222)	
		BASISKART	
		Eiendomsgrense	
		Eksisterende bebyggelse	
		Geodetisk grunnlag: UTM 34 Euref 89 Geodetisk høydegrunnlag: Uttaksdato basiskart: 20.10.2011 Kartmålestokk: 1:4000 Ekvidistanse: 1m	
Områderregulering med tilhørende bestemmelser for:			
BARDUFOSS LEIR OG BARDUFOSS FLYSTASJON PlanID 1924_2011_001			
Saksbehandling i følge plan- og bygningsloven			
Saksgang	Dato	Plankart datert	Bestemmelser datert
KUNNGJØRING OPPSTART	15.04.2011		
HØRING PLANPROGRAM	18.07-10.09.11		
VEDTAK PLANPROGRAM, sak 33/2011	14.12.2011		
OFFENTLIG ETTERSYN, VEDTAK	11.04.2012		
OFFENTLIG ETTERSYN			
2. GANGS BEHANDLING, VEDTAK			
BEHANDLING KOMMUNESTYRET, VEDTAK			
Forslagsstiller: MÅSELV KOMMUNE		Utarbeidet av: Norconsult	Saksnummer 2010/1458
			Siste revisjonsdato plankart 26.04.2012